Vol. 145, No. 32

Vol. 145, n° 32

Canada Gazette

Gazette du Canada

Part I

Partie I

OTTAWA, SATURDAY, AUGUST 6, 2011

OTTAWA, LE SAMEDI 6 AOÛT 2011

NOTICE TO READERS

The *Canada Gazette* is published under authority of the *Statutory Instruments Act*. It consists of three parts as described below:

Part I — Material required by federal statute or regulation to be published in the *Canada Gazette* other than items identified for Part II and Part III below — Published every Saturday

Part II — Statutory Instruments (Regulations) and other classes of statutory instruments and documents — Published January 5, 2011, and at least every second Wednesday thereafter

Part III — Public Acts of Parliament and their enactment proclamations — Published as soon as is reasonably practicable after Royal Assent

The *Canada Gazette* is available in most public libraries for consultation.

To subscribe to, or obtain copies of, the *Canada Gazette*, contact bookstores selling government publications as listed in the telephone directory or write to Publishing and Depository Services, Public Works and Government Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

The *Canada Gazette* is also available free of charge on the Internet at http://gazette.gc.ca. It is accessible in Portable Document Format (PDF) and in HyperText Mark-up Language (HTML) as the alternate format. The on-line PDF format of Part I, Part II and Part III is official since April 1, 2003, and is published simultaneously with the printed copy.

For information regarding reproduction rights, please contact Public Works and Government Services Canada, by telephone at 613-996-6886 or by email at droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

AVIS AU LECTEUR

La *Gazette du Canada* est publiée conformément aux dispositions de la *Loi sur les textes réglementaires*. Elle est composée des trois parties suivantes :

Partie I — Textes devant être publiés dans la *Gazette du Canada* conformément aux exigences d'une loi fédérale ou d'un règlement fédéral et qui ne satisfont pas aux critères de la Partie II et de la Partie III — Publiée le samedi

Partie II — Textes réglementaires (Règlements) et autres catégories de textes réglementaires et de documents — Publiée le 5 janvier 2011 et au moins tous les deux mercredis par la suite

Partie III — Lois d'intérêt public du Parlement et les proclamations énonçant leur entrée en vigueur — Publiée aussitôt que possible après la sanction royale

On peut consulter la *Gazette du Canada* dans la plupart des bibliothèques publiques.

On peut s'abonner à la *Gazette du Canada* ou en obtenir des exemplaires en s'adressant aux agents libraires associés énumérés dans l'annuaire téléphonique ou en s'adressant aux Éditions et Services de dépôt, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Canada K1A 0S5.

La *Gazette du Canada* est aussi offerte gratuitement sur Internet au http://gazette.gc.ca. La publication y est accessible en format de document portable (PDF) et en langage hypertexte (HTML) comme média substitut. Le format PDF en direct de la Partie I, de la Partie II et de la Partie III est officiel depuis le 1er avril 2003 et est publié en même temps que la copie imprimée.

Pour obtenir des renseignements sur les droits de reproduction, veuillez communiquer avec Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, par téléphone au 613-996-6886 ou par courriel à l'adresse droitdauteur.copyright@tpsgc-pwgsc.gc.ca.

Canada Gazette	*Part I*	*Part II*	*Part III*
Yearly subscription			
Canada	$135.00	$67.50	$28.50
Outside Canada	US$135.00	US$67.50	US$28.50
Per copy			
Canada	$2.95	$3.50	$4.50
Outside Canada	US$2.95	US$3.50	US$4.50

Gazette du Canada	*Partie I*	*Partie II*	*Partie III*
Abonnement annuel			
Canada	135,00 $	67,50 $	28,50 $
Extérieur du Canada	135,00 $US	67,50 $US	28,50 $US
Exemplaire			
Canada	2,95 $	3,50 $	4,50 $
Extérieur du Canada	2,95 $US	3,50 $US	4,50 $US

REQUESTS FOR INSERTION

Requests for insertion should be directed to the Canada Gazette Directorate, Public Works and Government Services Canada, 350 Albert Street, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0S5, 613-996-2495 (telephone), 613-991-3540 (fax).

Bilingual texts received as late as six working days before the desired Saturday's date of publication will, if time and other resources permit, be scheduled for publication that date.

Each client will receive a free copy of the *Canada Gazette* for every week during which a notice is published.

DEMANDES D'INSERTION

Les demandes d'insertion doivent être envoyées à la Direction de la Gazette du Canada, Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 350, rue Albert, 5e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0S5, 613-996-2495 (téléphone), 613-991-3540 (télécopieur).

Un texte bilingue reçu au plus tard six jours ouvrables avant la date de parution demandée paraîtra, le temps et autres ressources le permettant, le samedi visé.

Pour chaque semaine de parution d'un avis, le client recevra un exemplaire gratuit de la *Gazette du Canada*.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2011
Published by the Queen's Printer for Canada, 2011
ISSN 1494-6076
© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2011
Publié par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada, 2011

TABLE OF CONTENTS

Vol. 145, No. 32 — August 6, 2011

Government notices 2540

Parliament
House of Commons 2587

Commissions 2588
(agencies, boards and commissions)

Miscellaneous notices 2595
(banks; mortgage, loan, investment, insurance and railway companies; other private sector agents)

Orders in Council 2603

Proposed regulations 2604
(including amendments to existing regulations)

Index 2645

TABLE DES MATIÈRES

Vol. 145, n° 32 — Le 6 août 2011

Avis du gouvernement 2540

Parlement
Chambre des communes 2587

Commissions 2588
(organismes, conseils et commissions)

Avis divers 2595
(banques; sociétés de prêts, de fiducie et d'investissements; compagnies d'assurances et de chemins de fer; autres agents du secteur privé)

Décrets 2603

Règlements projetés 2604
(y compris les modifications aux règlements existants)

Index 2646

GOVERNMENT NOTICES

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-03501 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Salt Spring Marina Ltd., Salt Spring Island, British Columbia.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Dredged material.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Dredged material consisting of rock, gravel, sand, silt, clay, wood waste or material typical to the approved loading site, except logs and usable wood.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from October 1, 2012, to September 30, 2013.

4. *Loading site(s)*: Salt Spring Marina Ltd., Salt Spring Island, British Columbia, at approximately 48°51.50′ N, 123°30.04′ W (NAD83), as submitted in support of the permit application.

5. *Disposal site(s)*: Porlier Pass Disposal Site, within a 0.5 nautical mile radius of 49°00.20′ N, 123°29.90′ W (NAD83).

6. *Method of loading*: Loading will be carried out using cutter suction dredge, barge-mounted excavator or clamshell dredge.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site(s) to the disposal site via pipeline, hopper scow, towed scow or hopper dredge.

8. *Method of disposal*: Disposal will be carried out by pipeline, bottom dumping, end dumping or cutter suction dredge.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 18 000 m^3 place measure.

10. *Fees*: The fee prescribed by the *Disposal at Sea Permit Fee Regulations* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

11. *Inspection*:

11.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

11.2. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection by any enforcement officer or analyst, for two years following the expiry of the permit.

11.3. Ships operating under the authority of this permit shall carry and display a radar-reflecting device at all times mounted on the highest practical location.

AVIS DU GOUVERNEMENT

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-03501, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Salt Spring Marina Ltd., Salt Spring Island (Colombie-Britannique).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déblais de dragage.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déblais de dragage composés de roches, de gravier, de sable, de limon, d'argile, de déchets de bois ou de matières typiques du lieu de chargement approuvé, à l'exception des billes et du bois utilisable.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 1er octobre 2012 au 30 septembre 2013.

4. *Lieu(x) de chargement* : Salt Spring Marina Ltd., Salt Spring Island (Colombie-Britannique), à environ 48°51,50′ N., 123°30,04′ O. (NAD83), tel qu'il est présenté à l'appui de la demande de permis.

5. *Lieu(x) d'immersion* : Lieu d'immersion de Porlier Pass, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°00,20′ N., 123°29,90′ O. (NAD83).

6. *Méthode de chargement* : Le dragage se fera à l'aide d'une drague suceuse à couteau, d'une excavatrice sur chaland ou d'une drague à benne à demi-coquille.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion par canalisation, à l'aide d'un chaland à clapets, d'un chaland remorqué ou d'une drague suceuse-porteuse.

8. *Méthode d'immersion* : L'immersion se fera par canalisation, à l'aide d'un chaland à fond ouvrant, d'un chaland à bascule ou d'une drague suceuse à couteau.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 18 000 m^3 mesure en place.

10. *Droits* : Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer.*

11. *Inspection* :

11.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).*

11.2. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection par tout agent d'application de la loi ou tout analyste, pendant deux ans suivant l'expiration du permis.

11.3. Les navires visés par le présent permis doivent porter en tout temps un dispositif réfléchissant les ondes radars au point pratique le plus élevé de leur structure.

12. *Contractors*:

12.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

12.2. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

13. *Reporting and notification*:

13.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Environment Canada's Environmental Enforcement Division, Pacific and Yukon Region, 604-666-9059 (fax) or das.pyr@ec.gc.ca (email).

13.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region, 201–401 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V6C 3S5, 604-666-5928 (fax) or das.pyr@ec.gc.ca (email), within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the location of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at the disposal site, and the dates on which disposal activities occurred.

13.3. At all times, a copy of this permit and of documents and drawings referenced in this permit shall be available at the loading site and on all powered ships directly engaged in the loading and disposal operations.

14. *Special precautions*:

14.1. The Permittee shall submit a written dredged material disposal plan to the Minister, as represented by the Regional Director of Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region, identified in paragraph 13.2, for approval by Environment Canada prior to commencement of the first dredging operation authorized by this permit. The plan shall address procedures to accurately measure or estimate quantities of dredged material disposed of at the disposal site(s), vessel tracking, and a schedule for use of the disposal site. Modifications to the plan shall be made only with the written approval of Environment Canada.

14.2. The loading and disposal at sea referred to under this permit shall be carried out in accordance with the mitigation measures summarized in the report titled "Environmental Assessment Report — Salt Spring Marina Ltd. Loading and disposal at sea of material resulting from dredging at Salt Spring Marina in Salt Spring Island, BC — 4543-2-03507" (June 2011).

DANIEL WOLFISH
Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Pacific and Yukon Region

On behalf of the Minister of the Environment

[32-1-o]

12. *Entrepreneurs* :

12.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

12.2. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

13. *Rapports et avis* :

13.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à la Division de l'application de la loi d'Environnement Canada, Région du Pacifique et du Yukon, au 604-666-9059 (télécopieur) ou à l'adresse suivante : das.pyr@ec.gc.ca (courriel).

13.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le Directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon, 401, rue Burrard, Bureau 201, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S5, 604-666-5928 (télécopieur) ou das.pyr@ec.gc.ca (courriel), dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

13.3. Une copie de ce permis, des documents et des dessins visés par le présent permis doivent être conservées en tout temps au lieu de chargement ainsi que sur tout navire participant directement aux opérations de chargement et d'immersion.

14. *Précautions spéciales* :

14.1. Le titulaire doit présenter un plan pour l'immersion des matières draguées au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon, dont les coordonnées figurent au paragraphe 13.2, aux fins d'approbation avant le début des opérations. Le plan doit inclure des méthodes pour mesurer ou estimer adéquatement les quantités de matières draguées immergées au(x) lieu(x) d'immersion, la surveillance des navires et un horaire pour l'usage de chaque lieu d'immersion. Toute modification apportée au plan requiert l'approbation écrite d'Environnement Canada.

14.2. Le chargement et l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis doivent être réalisés conformément aux mesures d'atténuation telles qu'elles sont énoncées dans le rapport intitulé « Environmental Assessment Report — Salt Spring Marina Ltd. Loading and disposal at sea of material resulting from dredging at Salt Spring Marina in Salt Spring Island, BC — 4543-2-03507 » (juin 2011).

Le directeur régional
Direction des activités de protection de l'environnement
Région du Pacifique et du Yukon
DANIEL WOLFISH

Au nom du ministre de l'Environnement

[32-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-03537 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Fraser River Pile & Dredge (GP) Inc., New Westminster, British Columbia.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Dredged material.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Dredged material consisting of rock, gravel, sand, silt, clay, wood waste or material typical to the approved loading site, except logs and usable wood. The Permittee shall ensure that every effort is made to prevent the deposition of log bundling strand into waste or other matter approved for loading and disposal at sea and/or remove log bundling strand from waste or other matter approved for loading and disposal at sea.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from September 7, 2011, to September 6, 2012.

4. *Loading site(s)*:

(*a*) Various approved sites in the Fraser River Estuary, British Columbia, at approximately 49°11.90′ N, 123°07.88′ W (NAD83);

(*b*) Various approved sites in Howe Sound, British Columbia, at approximately 49°29.82′ N, 123°18.24′ W (NAD83);

(*c*) Various approved sites in Vancouver Harbour, British Columbia, at approximately 49°18.70′ N, 123°08.00′ W (NAD83); and

(*d*) Various approved sites near Vancouver Island, British Columbia, at approximately 49°22.45′ N, 123°56.42′ W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*:

(*a*) Cape Mudge Disposal Site, within a 0.5 nautical mile radius of 49°57.70′ N, 125°05.00′ W (NAD 83);

(*b*) Comox (Cape Lazo) Disposal Site, within a 0.5 nautical mile radius of 49°41.70′ N, 124°44.50′ W (NAD 83);

(*c*) Five Finger Island Disposal Site, within a 0.5 nautical mile radius of 49°15.20′ N, 123°54.70′ W (NAD83);

(*d*) Malaspina Strait Disposal Site, within a 0.5 nautical mile radius of 49°45.00′ N, 124°27.00′ W (NAD83);

(*e*) Point Grey Disposal Site, within a one nautical mile radius of 49°15.40′ N, 123°21.90′ W (NAD83);

(*f*) Porlier Pass Disposal Site, within a 0.5 nautical mile radius of 49°00.20′ N, 123°29.90′ W (NAD83);

(*g*) Thornbrough Channel Disposal Site, within a 0.25 nautical mile radius of 49°31.00′ N, 123°28.30′ W (NAD83); and

(*h*) Watts Point Disposal Site, within a 0.25 nautical mile radius of 49°38.50′ N, 123°14.10′ W (NAD83).

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-03537, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Fraser River Pile & Dredge (GP) Inc., New Westminster (Colombie-Britannique).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déblais de dragage.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déblais de dragage. composés de roches, de gravier, de sable, de limon, d'argile, de déchets de bois, ou de matières typiques du lieu de chargement approuvé, à l'exception des billes et du bois utilisable. Le titulaire doit s'assurer que des efforts raisonnables ont été faits pour empêcher le dépôt des câbles de flottage du bois dans les déchets ou autres matières approuvés pour le chargement et l'immersion en mer et/ou enlever les câbles de flottage du bois des déchets ou autres matières approuvés pour le chargement et l'immersion en mer.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 7 septembre 2011 au 6 septembre 2012.

4. *Lieu(x) de chargement* :

a) Divers lieux approuvés sur l'estuaire du fleuve Fraser (Colombie-Britannique), à environ 49°11,90′ N., 123°07,88′ O. (NAD83);

b) Divers lieux approuvés dans Howe Sound (Colombie-Britannique), à environ 49°29,82′ N., 123°18,24′ O. (NAD83);

c) Divers lieux approuvés dans le havre de Vancouver (Colombie-Britannique), à environ 49°18,70′ N., 123°08,00′ O. (NAD83);

d) Divers lieux approuvés près de l'île de Vancouver (Colombie-Britannique), à environ 49°22,45′ N., 123°56,42′ O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* :

a) Lieu d'immersion du cap Mudge, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°57,70′ N., 125°05,00′ O. (NAD83);

b) Lieu d'immersion de Comox (cap Lazo), dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°41,70′ N., 124°44,50′ O. (NAD83);

c) Lieu d'immersion de l'île Five Finger, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi mille-marin de 49°15,20′ N., 123°54,70′ O. (NAD83);

d) Lieu d'immersion du détroit de Malaspina, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°45,00′ N., 124°27,00′ O. (NAD83);

e) Lieu d'immersion de la pointe Grey, dans la zone s'étendant jusqu'à un mille marin de 49°15,40′ N., 123°21,90′ O. (NAD83);

f) Lieu d'immersion du passage Porlier, dans la zone s'étendant jusqu'à un demi-mille marin de 49°00.20′ N., 123°29.90′ O. (NAD83);

g) Lieu d'immersion du chenal Thornbrough, dans la zone s'étendant jusqu'à un quart de mille marin de 49°31,00′ N., 123°28,30′ O. (NAD83);

h) Lieu d'immersion de la pointe Watts, dans la zone s'étendant jusqu'à un quart de mille marin de 49°38,50′ N., 123°14,10′ O. (NAD83).

6. *Method of loading*: Loading will be carried out using cutter suction dredge, barge-mounted excavator or clamshell dredge.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site via pipeline, hopper scow, towed scow or hopper dredge.

8. *Method of disposal*: Disposal will be carried out by pipeline, bottom dumping, end dumping or cutter suction dredge.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 90 000 m^3 place measure.

10. *Approvals*: The Permittee shall obtain from the permit-issuing office a letter of approval for each loading and disposal activity prior to undertaking the work, and conduct these activities in accordance with the relevant letter of approval. The permittee shall follow the procedures outlined in the document titled: "Multi-Site Dredging Projects Involving Disposal at Sea: Requests for Letters of Approval — Standard Procedures" (April 2011).

11. *Fees*: The fee prescribed by the *Disposal at Sea Permit Fee Regulations* shall be paid by the Permittee in accordance with those Regulations.

12. *Inspection*:

12.1. By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

12.2. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection by any enforcement officer or analyst, for two years following the expiry of the permit.

12.3. Ships operating under the authority of this permit shall carry and display a radar-reflecting device at all times mounted on the highest practical location.

13. *Contractors*:

13.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

13.2. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

14. *Reporting and notification*:

14.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to Environment Canada's Environmental Enforcement Division, Pacific and Yukon Region, 604-666-9059 (fax) or das.pyr@ec.gc.ca (email).

14.2. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region,

6. *Méthode de chargement* : Le chargement se fera à l'aide d'une drague suceuse à couteau, d'une excavatrice sur chaland ou d'une drague à benne à demi-coquille.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion par canalisation, à l'aide d'un chaland à clapets, d'un chaland remorqué ou d'une drague suceuse-porteuse.

8. *Méthode d'immersion* : L'immersion se fera par canalisation, à l'aide d'un chaland à fond ouvrant, d'un chaland à bascule ou d'une drague suceuse à couteau.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 90 000 m^3 mesure en place.

10. *Approbations* : Avant d'entreprendre les travaux, le titulaire doit obtenir du bureau émetteur une lettre d'approbation pour chaque activité de chargement ou d'immersion. Les travaux doivent être réalisés conformément à la lettre en question. Le titulaire doit suivre les procédures exposées dans le document intitulé « Multi-Site Dredging Projects Involving Disposal at Sea: Requests for Letters of Approval — Standard Procedures » (avril 2011).

11. *Droits* : Le titulaire doit payer le droit prescrit en vertu du *Règlement sur les prix à payer pour les permis d'immersion en mer*.

12. *Inspection* :

12.1. En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

12.2. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection par tout agent d'application de la loi ou tout analyste, pendant deux ans suivant l'expiration du permis.

12.3. Les navires visés par le présent permis doivent porter en tout temps un dispositif réfléchissant les ondes radars au point pratique le plus élevé de leur structure.

13. *Entrepreneurs* :

13.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

13.2. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

14. *Rapports et avis* :

14.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés à la Division de l'application de la loi d'Environment Canada, Région du Pacifique et du Yukon, au 604-666-9059 (télécopieur) ou à l'adresse suivante : das.pyr@ec.gc.ca (courriel).

14.2. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le Directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon,

201–401 Burrard Street, Vancouver, British Columbia V6C 3S5, 604-666-5928 (fax) or das.pyr@ec.gc.ca (email), within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the location of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at the disposal site(s) and the dates on which disposal activities occurred.

14.3. At all times, a copy of this permit and of documents and drawings referenced in this permit shall be available at the loading site and on all powered ships directly engaged in the loading and disposal operations.

15. *Special precautions*:

15.1. The Permittee shall submit a dredged material disposal plan to the Minister, as represented by the Regional Director of Environmental Protection Operations Directorate, Pacific and Yukon Region, identified in 14.2, for approval by Environment Canada prior to commencement of the first dredging operation authorized by this permit. The plan shall address procedures to accurately measure or estimate quantities of dredged material disposed of at the disposal site(s), vessel tracking, and a schedule for use of the disposal site. Modifications to the plan shall be made only with the written approval of Environment Canada.

15.2. The loading and disposal at sea referred to under this permit shall be carried out in accordance with the mitigation measures summarized in the report titled "Fraser River Pile & Dredge (GP) Inc. — Maintenance dredging of various sites in the Fraser River estuary, Howe Sound, Vancouver harbour, or near Vancouver Island, 4543-2-03537" (July 2010).

DANIEL WOLFISH
Regional Director
Environmental Protection Operations Directorate
Pacific and Yukon Region

On behalf of the Minister of the Environment

[32-1-o]

401, rue Burrard, Bureau 201, Vancouver (Colombie-Britannique) V6C 3S5, 604-666-5928 (télécopieur) ou das.pyr@ec.gc.ca (courriel), dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu.

14.3. Une copie de ce permis et des documents et des dessins visés par le présent permis doivent être conservées en tout temps au lieu de chargement ainsi que sur tout navire participant directement aux opérations de chargement et d'immersion.

15. *Précautions spéciales* :

15.1. Le titulaire doit présenter un plan pour l'immersion des matières draguées au ministre, représenté par le directeur régional de la Direction des activités de protection de l'environnement, Région du Pacifique et du Yukon, dont les coordonnées figurent au paragraphe 14.2, aux fins d'approbation avant le début des opérations. Le plan doit inclure des méthodes pour mesurer ou estimer adéquatement les quantités de matières draguées immergées à chaque lieu d'immersion, la surveillance des navires, et un horaire pour l'usage de chaque lieu d'immersion. Le plan doit être approuvé par Environnement Canada avant le début des opérations effectuées en vertu de ce permis. Toute modification apportée au plan requiert l'approbation écrite d'Environnement Canada.

15.2. Le chargement et l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis doivent être réalisés conformément aux mesures d'atténuation telles qu'elles sont énoncées dans le rapport intitulé « Fraser River Pile & Dredge (GP) Inc. — Maintenance dredging of various sites in the Fraser River estuary, Howe Sound, Vancouver harbour, or near Vancouver Island, 4543-2-03537 » (juillet 2010).

Le directeur régional
Direction des activités de protection de l'environnement
Région du Pacifique et du Yukon
DANIEL WOLFISH

Au nom du ministre de l'Environnement

[32-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

Notice is hereby given that, pursuant to section 127 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*, Disposal at Sea Permit No. 4543-2-04378 authorizing the loading for disposal and the disposal of waste or other matter at sea is approved.

1. *Permittee*: Lower North Shore Community Seafood Cooperative (LNSCSC), Harrington Harbour, Quebec.

2. *Waste or other matter to be disposed of*: Fish waste and other organic matter resulting from industrial fish processing operations.

2.1. *Nature of waste or other matter*: Fish waste and other organic matter consisting of fish and shellfish waste.

3. *Duration of permit*: Permit is valid from September 17, 2011, to September 16, 2012.

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

Avis est par les présentes donné, conformément à l'article 127 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, que le permis d'immersion en mer n° 4543-2-04378, autorisant le chargement pour immersion et l'immersion de déchets ou d'autres matières en mer, est approuvé.

1. *Titulaire* : Lower North Shore Community Seafood Cooperative (LNSCSC), Harrington Harbour (Québec).

2. *Déchets ou autres matières à immerger* : Déchets de poisson ou autres matières organiques résultant d'opérations de traitement industriel du poisson.

2.1. *Nature des déchets ou autres matières* : Déchets de poisson composés de déchets de poissons, de mollusques et de crustacés.

3. *Durée du permis* : Le permis est valide du 17 septembre 2011 au 16 septembre 2012.

4. *Loading site(s)*: Harrington Harbour wharf, Quebec, 51°29.80′ N, 59°28.64′ W (NAD83).

5. *Disposal site(s)*: Within a 100 m radius of 50°29.70′ N, 59°28.29′ W (NAD83), at an approximate depth of 18 m.

6. *Method of loading*:

6.1. The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is covered by netting or other material to prevent access by gulls and other marine birds, except during direct loading or disposal of the waste.

6.2. The loading and transit shall be completed in a manner that ensures that no material contaminates the marine environment, notably the harbour and adjacent beaches. The Permittee shall also ensure that the loading sites are cleaned up and, if necessary, that spilled wastes are recovered.

7. *Route to disposal site(s) and method of transport*: Most direct navigational route from the loading site to the disposal site via towed scow and tote boxes by boat.

8. *Method of disposal*: The Permittee shall ensure that the waste to be disposed of is discharged from the equipment or ship while steaming within the disposal site boundaries and in a manner which will promote dispersion.

9. *Total quantity to be disposed of*: Not to exceed 400 tonnes.

10. *Inspection*: By accepting this permit, the Permittee and their contractors accept that they are subject to inspection pursuant to Part 10 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

10.1. The Permittee shall ensure that records of all loading and disposal activities are kept on site for the duration of the permit and are available for inspection by any enforcement officer or analyst, for two years following the expiry of the permit.

11. *Contractors*:

11.1. The loading or disposal at sea referred to under this permit shall not be carried out by any person without written authorization from the Permittee.

11.2. The Permittee shall ensure that all persons involved in the loading, transport or disposal activities authorized by this permit conduct these activities in accordance with the relevant permit conditions.

12. *Reporting and notification*:

12.1. The Permittee shall provide the following information at least 48 hours before loading and disposal activities commence: name or number of ship, platform or structure used to carry out the loading and/or disposal, name of the contractor including corporate and on-site contact information, and expected period of loading and disposal activities. The above-noted information shall be submitted to the Regional Director, Environmental Protection Operations Division, Department of the Environment, Quebec Region, 105 McGill Street, 4th Floor, Montréal, Quebec H2Y 2E7, 514-496-6982 (fax), immersion.dpe@ec.gc.ca (email).

12.2. The Permittee must complete the *Register of Disposal at Sea Operations* as provided by the Department of the Environment. This register must, at all times, be kept aboard any vessel involved with the disposal operations and be accessible to enforcement officers designated under the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

4. *Lieu(x) de chargement* : Quai de Harrington Harbour (Québec), 51°29,80′ N., 59°28,64′ O. (NAD83).

5. *Lieu(x) d'immersion* : Dans un rayon 100 m de 50°29,70′ N., 59°28,29′ O. (NAD83), à une profondeur approximative de 18 m.

6. *Méthode de chargement* :

6.1. Le titulaire du permis doit s'assurer que les matières à immerger sont recouvertes d'un filet ou autrement afin d'empêcher les goélands et autres oiseaux marins d'y accéder, sauf durant le chargement ou l'immersion.

6.2. Le chargement et le transport doivent s'effectuer de façon qu'aucune matière ne contamine l'environnement marin, notamment le havre et les plages adjacentes. Le titulaire doit également s'assurer du nettoyage des lieux de chargement et, s'il y a lieu, de la récupération des déchets déversés.

7. *Parcours à suivre et mode de transport* : Voie navigable la plus directe entre le lieu de chargement et le lieu d'immersion à l'aide de chalands remorqués et de bacs de manutention par bateau.

8. *Méthode d'immersion* : Le titulaire doit s'assurer que les matières à immerger seront déchargées du navire ou de la pièce d'équipement en mouvement à l'intérieur de la zone du lieu d'immersion et d'une manière qui permettra la plus grande dispersion possible des matières.

9. *Quantité totale à immerger* : Ne pas excéder 400 tonnes métriques.

10. *Inspection* : En acceptant ce permis, le titulaire et ses entrepreneurs acceptent d'être assujettis à des inspections conformément à la partie 10 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999).*

10.1. Le titulaire doit s'assurer que les registres de toutes les activités de chargement et d'immersion sont gardés sur les lieux pendant toute la durée du permis et qu'ils seront disponibles aux fins d'inspection par tout agent d'application de la loi ou tout analyste, pendant deux ans suivant l'expiration du permis.

11. *Entrepreneurs* :

11.1. Personne ne doit effectuer le chargement ou l'immersion en mer désignés aux termes du présent permis sans l'autorisation écrite du titulaire.

11.2. Le titulaire doit s'assurer que toutes les personnes qui prennent part aux opérations de chargement, de transport ou d'immersion pour lesquelles le permis a été accordé respectent les conditions mentionnées dans le permis.

12. *Rapports et avis* :

12.1. Le titulaire doit fournir les renseignements suivants au moins 48 heures avant le début des activités de chargement et d'immersion : le nom ou le numéro d'identification du navire, de la plate-forme ou de l'ouvrage duquel le chargement ou l'immersion sont effectués, le nom de l'entrepreneur, y compris les coordonnées des personnes-ressources de l'entreprise et de celles qui se trouvent sur les lieux ainsi que la période prévue des activités de chargement et d'immersion. Les renseignements susmentionnés doivent être acheminés au Directeur régional, Division des activités de protection de l'environnement, Ministère de l'Environnement, Région du Québec, 105, rue McGill, 4e étage, Montréal (Québec) H2Y 2E7, 514-496-6982 (télécopieur), immersion.dpe@ec.gc.ca (courriel).

12.2. Le titulaire doit compléter le *Registre des opérations d'immersion en mer* fourni par le ministère de l'Environnement. Ce registre doit être gardé en tout temps à bord du navire chargé de l'immersion et être accessible aux agents de l'autorité désignés en vertu de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

12.3. The Permittee shall submit a written report to the Minister, as represented by the Regional Director of the Environmental Protection Operations Division, Quebec Region, identified in paragraph 12.1, within 30 days of either the completion of the work or the expiry of the permit, whichever comes first. This report shall contain the following information: a list of all work completed pursuant to the permit, including the names of the loading and disposal sites used, the quantity of matter disposed of at the disposal site(s), the dates on which disposal activities occurred and the *Register of Disposal at Sea Operations*.

12.4. The Permittee must keep a written register of the time of departure of the vessel to the disposal site and advise the Canadian Coast Guard station once per day of the departure times entered in the register. The Permittee must record these communications in the register mentioned in paragraph 12.2.

12.5. At all times, a copy of this permit, documents and drawings referenced in this permit shall be available at the loading site and on all powered ships directly engaged in the loading and disposal operations.

JEAN-PIERRE DES ROSIERS
Regional Director
Environmental Protection Operations Division
Quebec Region

On behalf of the Minister of the Environment

[32-1-o]

12.3. Le titulaire doit présenter un rapport écrit au ministre, représenté par le directeur régional de la Division des activités de protection de l'environnement, Région du Québec, dont les coordonnées figurent au paragraphe 12.1, dans les 30 jours suivant le parachèvement des travaux ou l'expiration du permis, selon la première de ces éventualités. Ce rapport doit contenir les renseignements suivants : une liste de tous les travaux effectués visés par le permis, y compris les noms des lieux de chargement et d'immersion utilisés, la quantité de matières immergées au(x) lieu(x) d'immersion, et les dates auxquelles les activités d'immersion ont eu lieu ainsi que le *Registre des opérations d'immersion en mer*.

12.4. Le titulaire doit consigner par écrit l'heure de chaque départ du bateau vers le site d'immersion et communiquer une fois par jour avec la station de la Garde côtière canadienne pour transmettre l'ensemble des heures de départ consignées. Le titulaire devra consigner cette communication au registre dont il est fait mention au paragraphe 12.2.

12.5. Une copie de ce permis, des documents et des dessins visés par le présent permis doivent être conservés en tout temps au lieu de chargement ainsi que sur tout navire participant directement aux opérations de chargement et d'immersion.

Le directeur régional
Division des activités de protection de l'environnement
Région du Québec
JEAN-PIERRE DES ROSIERS

Au nom du ministre de l'Environnement

[32-1-o]

DEPARTMENT OF THE ENVIRONMENT

KYOTO PROTOCOL IMPLEMENTATION ACT

Notice of publication of the National Round Table on the Environment and the Economy's advice on "A Climate Change Plan for the Purposes of the Kyoto Protocol Implementation Act *— 2011"*

Notice is hereby given, pursuant to paragraph 10(2)(*b*) of the *Kyoto Protocol Implementation Act*, that the Minister of the Environment has published, on the Government of Canada's Web site at www.climatechange.gc.ca, advice received from the National Round Table on the Environment and the Economy under subsection 10(1) of the Act.

PETER KENT
Minister of the Environment

[32-1-o]

MINISTÈRE DE L'ENVIRONNEMENT

LOI DE MISE EN ŒUVRE DU PROTOCOLE DE KYOTO

Avis de publication des conseils de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie sur le « Plan sur les changements climatiques pour la Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto *— 2011 »*

Avis est par la présente donné, conformément à l'alinéa 10(2)*b*) de la *Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto*, que le ministre de l'Environnement a publié, sur le site du gouvernement du Canada à l'adresse www.changementsclimatiques.gc.ca, les conseils de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie reçus en application du paragraphe 10(1) de la Loi.

Le ministre de l'Environnement
PETER KENT

[32-1-o]

DEPARTMENT OF HEALTH

FOOD AND DRUGS ACT

Food and Drug Regulations — *Amendments*

Interim Marketing Authorization

Provision currently exists in the *Food and Drug Regulations* (the Regulations) for the use of sodium carboxymethyl cellulose as a coating to enable peeling in sausage casings at a maximum level of use of 0.25% of the casing.

MINISTÈRE DE LA SANTÉ

LOI SUR LES ALIMENTS ET DROGUES

Règlement sur les aliments et drogues — *Modifications*

Autorisation de mise en marché provisoire

Une disposition existe actuellement dans le *Règlement sur les aliments et drogues* (le Règlement) autorisant l'utilisation de la carboxyméthyl cellulose de sodium comme enrobage pour faciliter l'épluchage de boyaux de saucisse à une limite de tolérance de 0,25 % de boyaux.

Health Canada has received a submission to permit the use of sodium carboxymethyl cellulose to prevent the precipitation of tartrates in wine, at a maximum level of use of 0.01%. Evaluation of available data supports the safety and effectiveness of the use of sodium carboxymethyl cellulose to prevent the precipitation of tartrates in the production of wine.

The use of sodium carboxymethyl cellulose will benefit consumers and industry by preventing the precipitation of tartrates in wine, thereby improving the appearance of the wine. It will also benefit industry through more efficient and improved manufacturing conditions.

Therefore, it is the intention of Health Canada to recommend that the Regulations be amended to permit the use of sodium carboxymethyl cellulose to prevent the precipitation of tartrates in the production of wine, at a maximum level of use of 0.01%.

As a means to improve the responsiveness of the regulatory system, an Interim Marketing Authorization (IMA) is being issued to permit the immediate use of sodium carboxymethyl cellulose, as indicated above, while the regulatory process is undertaken to amend the Regulations. The standardized food listed above is exempted from sections 6 and 6.1 of the *Food and Drugs Act*, paragraphs B.01.042(*a*) and (*c*) and B.02.100(*b*), and section B.16.007 of the Regulations.

The proposed regulatory amendments would be enabling measures to allow the sale of additional foods containing sodium carboxymethyl cellulose to prevent the precipitation of tartrates. The amendments are supported by the safety assessment and would have low impact on the economy and on the environment. Consequently, the regulatory amendments may proceed directly to final approval and publication in *Canada Gazette*, Part II.

Interested persons may make representations, with respect to Health Canada's intention to amend the Regulations, within 75 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to the contact person identified below.

Contact

Rick O'Leary, Acting Associate Director, Bureau of Food Regulatory, International and Interagency Affairs, Health Canada, 251 Sir Frederick Banting Driveway, Address Locator 2203B, Ottawa, Ontario K1A 0K9, 613-957-1750 (telephone), 613-941-6625 (fax), sche-ann@hc-sc.gc.ca (email).

July 22, 2011

PAUL GLOVER
Assistant Deputy Minister
Health Products and Food Branch

[32-1-o]

Santé Canada a reçu une demande afin de permettre l'utilisation de la carboxyméthyl cellulose de sodium pour empêcher la précipitation de tartrates dans le vin à une limite de tolérance de 0,01 %. L'évaluation des données disponibles confirme l'innocuité et l'efficacité de l'utilisation de la carboxyméthyl cellulose de sodium pour empêcher la précipitation de tartrates dans la production du vin.

L'utilisation de la carboxyméthyl cellulose de sodium sera bénéfique pour le consommateur et pour l'industrie car elle empêchera la précipitation de tartrates dans le vin et, en conséquence, elle améliora la présentation du vin. Elle bénéficiera aussi à l'industrie en permettant des conditions de fabrication plus efficientes et améliorées.

Santé Canada propose donc de recommander que le Règlement soit modifié afin de permettre l'utilisation de la carboxyméthyl cellulose de sodium pour empêcher la précipitation de tartrates dans la production du vin à une limite de tolérance de 0,01 %.

Dans le but d'améliorer la souplesse du système de réglementation, une autorisation de mise en marché provisoire (AMMP) est délivrée autorisant l'utilisation immédiate de la carboxyméthyl cellulose de sodium conformément aux indications ci-dessus pendant que le processus de modification du Règlement suit son cours. L'aliment normalisé mentionné ci-dessus est exempté des articles 6 et 6.1 de la *Loi sur les aliments et drogues*, des alinéas B.01.042*a*) et *c*) et B.02.100*b*), et de l'article B.16.007 du Règlement.

Les modifications proposées au Règlement seraient des mesures habilitantes permettant la vente d'aliments additionnels contenant de la carboxyméthyl cellulose de sodium pour empêcher la précipitation de tartrates. L'évaluation de l'innocuité appuie les modifications proposées, qui auront par ailleurs peu d'impact sur l'économie et l'environnement. Par conséquent, il est possible que les propositions de modification au Règlement puissent passer directement à l'étape de l'approbation définitive et être publiées dans la Partie II de la *Gazette du Canada.*

Les personnes intéressées peuvent présenter leurs observations, au sujet de la proposition de Santé Canada d'apporter des modifications au Règlement, dans les 75 jours suivant la date de publication du présent avis. Elles sont priées d'y citer la Partie I de la *Gazette du Canada*, ainsi que la date de publication du présent avis, et d'envoyer le tout à la personne-ressource identifiée ci-dessous.

Personne-ressource

Rick O'Leary, Directeur associé intérimaire, Bureau de la réglementation des aliments, des affaires internationales et interagences, Santé Canada, 251, promenade Sir Frederick Banting, Indice de l'adresse 2203B, Ottawa (Ontario) K1A 0K9, 613-957-1750 (téléphone), 613-941-6625 (télécopieur), sche-ann@hc-sc.gc.ca (courriel).

Le 22 juillet 2011

Le sous-ministre adjoint
Direction générale des produits de santé et des aliments
PAUL GLOVER

[32-1-o]

DEPARTMENT OF PUBLIC SAFETY AND EMERGENCY PREPAREDNESS

CRIMINAL CODE

Revocation of designation as fingerprint examiner

Pursuant to subsection 667(5) of the *Criminal Code*, I hereby revoke the designation of the following person of the Sault Ste. Marie Police Service as a fingerprint examiner:

David Lloyd

Ottawa, July 25, 2011

RICHARD WEX
Assistant Deputy Minister
Law Enforcement and Policing Branch

[32-1-o]

MINISTÈRE DE LA SÉCURITÉ PUBLIQUE ET DE LA PROTECTION CIVILE

CODE CRIMINEL

Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales

En vertu du paragraphe 667(5) du *Code criminel*, je révoque par la présente la nomination de la personne suivante du service de police de Sault Ste. Marie à titre de préposé aux empreintes digitales :

David Lloyd

Ottawa, le 25 juillet 2011

Le sous-ministre adjoint
Secteur de la police et de l'application de la loi
RICHARD WEX

[32-1-o]

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AERONAUTICS ACT

Interim Order No. 9 Respecting Private Operators

Whereas the annexed *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* is required to deal with a significant risk, direct or indirect, to aviation safety or the safety of the public;

Whereas the provisions of the annexed *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* may be contained in a regulation made pursuant to section 4.9[a], paragraphs 7.6(1)(*a*)[b] and (*b*)[b] and section 7.7[c] of Part I of the *Aeronautics Act*[d];

And whereas, pursuant to subsection 6.41(1.2)[e] of the *Aeronautics Act*[d], the Minister of Transport has consulted with the persons and organizations that the Minister considers appropriate in the circumstances concerning the annexed *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators*;

Therefore, the Minister of Transport, pursuant to subsection 6.41(1)[e] of the *Aeronautics Act*[d], hereby makes the annexed *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators*.

Ottawa, July 14, 2011

DENIS LEBEL
Minister of Transport

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés

Attendu que l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés*, ci-après, est requis pour parer à un risque appréciable — direct ou indirect — pour la sûreté aérienne ou la sécurité du public;

Attendu que les dispositions de l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés*, ci-après, peuvent faire l'objet d'un règlement pris en vertu de l'article 4.9[a], des alinéas 7.6(1)*a*)[b] et *b*)[b] et de l'article 7.7[c] de la partie I de la *Loi sur l'aéronautique*[d];

Attendu que, conformément au paragraphe 6.41(1.2)[e] de la *Loi sur l'aéronautique*[d], le ministre des Transports a consulté au préalable les personnes et organismes qu'il estime opportun de consulter au sujet de l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés*, ci-après,

À ces causes, le ministre des Transports, en vertu du paragraphe 6.41(1)[e] de la *Loi sur l'aéronautique*[d], prend l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés*, ci-après.

Ottawa, le 14 juillet 2011

Le ministre des Transports
DENIS LEBEL

INTERIM ORDER NO. 9 RESPECTING PRIVATE OPERATORS

INTERPRETATION

Definition

1. (1) The following definition applies in this Interim Order.

"Regulations" « *Règlement* »

"Regulations" means the *Canadian Aviation Regulations*.

ARRÊTÉ D'URGENCE N^o^ 9 VISANT LES EXPLOITANTS PRIVÉS

DÉFINITIONS ET INTERPRÉTATION

Définition

1. (1) La définition qui suit s'applique au présent arrêté d'urgence.

« Règlement » "*Regulations*"

« Règlement » Le *Règlement de l'aviation canadien*.

[a] S.C. 1992, c. 4, s. 7
[b] S.C. 2004, c. 15, s. 18
[c] S.C. 2001, c. 29, s. 39
[d] R.S., c. A-2
[e] S.C. 2004, c. 15, s. 11(1)

[a] L.C. 1992, ch. 4, art. 7
[b] L.C. 2004, ch. 15, art. 18
[c] L.C. 2001, ch. 29, art. 39
[d] L.R., ch. A-2
[e] L.C. 2004, ch. 15, par. 11(1)

Definitions in the Regulations

(2) A reference in the Regulations to "private operator" shall be read as a reference to the holder of a temporary private operator certificate issued under Schedule 1.

(3) A reference in the Regulations to "private operator certificate" shall be read as a reference to a temporary private operator certificate issued under Schedule 1.

Terminology

(4) Unless the context requires otherwise, all other words and expressions in this Interim Order have the same meaning as in the Regulations.

Schedules 1 and 2

(5) Schedules 1 and 2 are considered to be part of the Regulations, with any necessary modifications.

Conflict between Interim Order and Regulations

(6) In the event of a conflict between this Interim Order and the Regulations, the Interim Order prevails.

Définitions du Règlement

(2) Toute mention dans le Règlement de « exploitant privé » vaut mention d'un titulaire de certificat d'exploitant privé temporaire délivré sous le régime de l'annexe 1.

(3) Toute mention dans le Règlement de « certificat d'exploitant privé » vaut mention d'un certificat d'exploitant privé temporaire délivré sous le régime de l'annexe 1.

Terminologie

(4) Sauf indication contraire du contexte, les autres termes qui sont utilisés dans le présent arrêté d'urgence s'entendent au sens du Règlement.

Annexes 1 et 2

(5) Les annexes 1 et 2 sont considérées comme faisant partie du Règlement, avec les adaptations nécessaires.

Incompatibilité entre l'arrêté d'urgence et le Règlement

(6) Les dispositions du présent arrêté d'urgence l'emportent sur les dispositions incompatibles du Règlement.

DESIGNATED PROVISIONS

Suspension

2. (1) The effect of Subpart 4 of Part VI of Schedule II to Subpart 3 of Part I of the Regulations is suspended.

Designation

(2) The designated provisions set out in column I of Schedule 2 are designated as provisions the contravention of which may be dealt with under and in accordance with the procedure set out in sections 7.7 to 8.2 of the Act.

Maximum amounts

(3) The amounts set out in column II of Schedule 2 are the maximum amounts payable in respect of a contravention of the designated provisions set out in column I.

Notice

(4) A notice referred to in subsection 7.7(1) of the Act must be in writing and must specify

(*a*) the particulars of the alleged contravention;

(*b*) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent has the option of paying the amount specified in the notice or filing with the Tribunal a request for a review of the alleged contravention or the amount of the penalty;

(*c*) that payment of the amount specified in the notice will be accepted by the Minister in satisfaction of the amount of the penalty for the alleged contravention and that no further proceedings under Part I of the Act will be taken against the person on whom the notice in respect of that contravention is served or to whom it is sent;

(*d*) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be provided with an opportunity consistent with procedural fairness and natural justice to present evidence before the Tribunal and make representations in relation to the alleged contravention if the person files a request for a review with the Tribunal; and

(*e*) that the person on whom the notice is served or to whom it is sent will be considered to have committed the contravention set out in the notice if the person fails to pay the amount specified in the notice and fails to file a request for a review with the Tribunal within the prescribed period.

TEXTES DÉSIGNÉS

Suspension

2. (1) L'application de la sous-partie 4 de la partie VI de l'annexe II de la sous-partie 3 de la partie I du Règlement est suspendue.

Désignation

(2) Les textes désignés figurant à la colonne I de l'annexe 2 sont désignés comme textes dont la contravention peut être traitée conformément à la procédure prévue aux articles 7.7 à 8.2 de la Loi.

Montants maximaux

(3) Les montants indiqués à la colonne II de l'annexe 2 représentent les montants maximaux de l'amende à payer au titre d'une contravention aux textes désignés figurant à la colonne I.

Avis

(4) L'avis visé au paragraphe 7.7(1) de la Loi est fait par écrit et comporte ce qui suit :

a) une description des faits reprochés;

b) un énoncé indiquant que le destinataire de l'avis doit soit payer le montant fixé dans l'avis, soit déposer auprès du Tribunal une requête en révision des faits reprochés ou du montant de l'amende;

c) un énoncé indiquant que le paiement du montant fixé dans l'avis sera accepté par le ministre en règlement de l'amende imposée et qu'aucune poursuite ne sera intentée par la suite au titre de la partie I de la Loi contre le destinataire de l'avis pour la même contravention;

d) un énoncé indiquant que, si le destinataire de l'avis dépose une requête auprès du Tribunal, il se verra accorder la possibilité de présenter ses éléments de preuve et ses observations sur les faits reprochés, conformément aux principes de l'équité procédurale et de la justice naturelle;

e) un énoncé indiquant que l'omission par le destinataire de l'avis de verser le montant fixé dans l'avis et de déposer dans le délai imparti une requête en révision auprès du Tribunal vaudra déclaration de responsabilité à l'égard de la contravention.

SUSPENDED PROVISIONS OF THE REGULATIONS

Subparagraph 401.05(3)(*d*)(i) of the Regulations

3. (1) The effect of subparagraph 401.05(3)(*d*)(i) of the Regulations is suspended.

Subpart 4 of Part VI of the Regulations

(2) The effect of Subpart 4 of Part VI of the Regulations is suspended and Schedule 1 applies.

REPEAL

4. ***Interim Order No. 8 Respecting Private Operators*** **is repealed.**

DISPOSITIONS DU RÈGLEMENT SUSPENDUES

Sous-alinéa 401.05(3)*d*)(i) du Règlement

3. (1) L'application du sous-alinéa 401.05(3)*d*)(i) du Règlement est suspendue.

Sous-partie 4 de la partie VI du Règlement

(2) L'application de la sous-partie 4 de la partie VI du Règlement est suspendue et l'annexe 1 s'applique.

ABROGATION

4. L'*Arrêté d'urgence n^{o} 8 visant les exploitants privés* **est abrogé.**

SCHEDULE 1
(Subsections 1(2), (3) and (5) and 3(2))

SUBPART 4 — PRIVATE OPERATORS

Division I — Temporary Private Operator Certificate

Interpretation

604.01 (1) The following definitions apply in this Subpart.

"Association" means the Canadian Business Aviation Association. (*Association*)

"main base" means a location at which a private operator has personnel, aircraft and facilities for its operations and that is established as the principal place of business of the private operator. (*base principale*)

"PBN Manual" means ICAO Document 9613, entitled *Performance-based Navigation (PBN) Manual*, Third Edition, 2008. (*manuel PBN*)

"*Restricted Canada Air Pilot*" means an aeronautical information publication, published under the authority of the Minister, that contains information on restricted instrument procedures for air operators, private operators, flight training unit operators and the Department of National Defence. (*Canada Air Pilot restreint*)

"sub-base" means a location at which a private operator positions aircraft and personnel and from which operational control is exercised in accordance with the private operator's operational control system. (*base secondaire*)

"type of operation" means a day or night VFR or IFR operation. (*type de vol*)

(2) For the purpose of interpreting a document incorporated by reference into this Subpart, "should" and "must" shall be read to mean "shall".

Application

604.02 (1) Subject to subsection (2), this Subpart applies in respect of a Canadian aircraft that is not operated in a commercial air service.

(2) This Subpart does not apply to an air operator that operates an aircraft in compliance with the requirements of Part VII if the aircraft is not operated as a commercial air service.

ANNEXE 1
(paragraphes 1(2), (3) et (5) et 3(2))

SOUS-PARTIE 4 — EXPLOITANTS PRIVÉS

Section I — certificat d'exploitation privée provisoire

Définitions et interprétation

604.01 (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente sous-partie.

« Association » L'Association canadienne de l'aviation d'affaires. (*Association*)

« base principale » Lieu où l'exploitant privé a du personnel, des aéronefs et des installations pour son exploitation et où se trouve son principal établissement. (*main base*)

« base secondaire » Endroit où se trouvent des aéronefs et du personnel d'un exploitant privé et à partir duquel le contrôle d'exploitation est effectué conformément au système de contrôle d'exploitation de l'exploitant privé. (*sub-base*)

« *Canada Air Pilot restreint* » Publication d'information aéronautique qui est publiée sous l'autorité du ministre et qui contient des renseignements sur les procédures aux instruments restreintes destinées aux exploitants aériens, aux exploitants privés, aux exploitants d'unité de formation au pilotage et au ministère de la Défense nationale. (*Restricted Canada Air Pilot*)

« manuel PBN » Le document 9613 de l'OACI intitulé *Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)*, troisième édition, 2008. (*PBN Manual*)

« type de vol » Vol VFR ou vol IFR de jour ou de nuit. (*type of operation*)

(2) Pour l'interprétation des documents incorporés par renvoi dans la présente sous-partie, « devrait » et « faudrait » valent respectivement mention de « doit » et « faut ».

Application

604.02 (1) Sous réserve du paragraphe (2), la présente sous-partie s'applique aux aéronefs canadiens qui ne sont pas utilisés dans le cadre d'un service aérien commercial.

(2) Elle ne s'applique pas aux exploitants aériens qui utilisent un aéronef conformément aux exigences de la partie VII du Règlement si celui-ci n'est pas utilisé dans le cadre d'un service aérien commercial.

Prohibition

604.03 No person shall, without a temporary private operator certificate issued under section 604.05, operate any of the following Canadian aircraft for the purpose of transporting passengers or goods:

(*a*) a turbo-jet aeroplane; or

(*b*) a large aeroplane.

Application for Issuance of a Temporary Private Operator Certificate

604.04 An application for the issuance of a temporary private operator certificate shall contain the following information:

(*a*) the applicant's legal name and its trade name, if any;

(*b*) the applicant's contact information;

(*c*) the location of the applicant's main base and its sub-bases, if any;

(*d*) a copy of the private operator certificate issued to the applicant by the Association and any operations specification set out in the certificate;

(*e*) any request for an operations specification authorizing the conduct of an operation referred to in Division IV or authorized by the Minister under that Division;

(*f*) the aircraft type, registration mark and serial number of each aircraft to be operated; and

(*g*) a copy of the private operator's operations manual established for compliance with the private operator certificate issued by the Association.

Conditions of Issuance of a Temporary Private Operator Certificate

604.05 The Minister shall, on receipt of an application referred to in subsection 604.04, issue a temporary private operator certificate if the applicant demonstrates to the Minister that

(*a*) the applicant is the holder of a private operator certificate issued by the Association;

(*b*) the applicant complies with every condition specified in the certificate referred to in paragraph (*a*);

(*c*) the applicant is the registered owner of every aircraft that the applicant operates;

(*d*) every aircraft referred to in paragraph (*c*) is equipped for the area of operation and the type of operation;

(*e*) the applicant has crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation;

(*f*) the applicant has personnel exercising the functions associated with the following positions:

(i) operations manager,

(ii) chief pilot, and

(iii) maintenance manager, if the applicant does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate;

(*g*) the applicant has a maintenance control system that meets the requirements of section 604.49; and

(*h*) the applicant is able to meet the requirements set out in Division IV in respect of an operations specification for which the applicant has made an application.

Interdiction

604.03 Il est interdit d'utiliser l'un quelconque des aéronefs canadiens ci-après en vue de transporter des passagers ou des biens à moins d'être titulaire d'un certificat d'exploitation privée provisoire délivré en vertu de l'article 604.05 :

a) un avion à turboréacteur;

b) un gros avion.

Demande de délivrance d'un certificat d'exploitation privée provisoire

604.04 La demande de délivrance d'un certificat d'exploitation privée provisoire contient les renseignements suivants :

a) la dénomination sociale du demandeur et, le cas échéant, son nom commercial;

b) ses coordonnées;

c) l'emplacement de sa base principale et, le cas échéant, de ses bases secondaires;

d) une copie du certificat d'exploitation privée qui lui a été délivré par l'Association et de toute spécification d'exploitation énoncée dans celui-ci;

e) toute demande de spécification d'exploitation autorisant l'exercice d'une activité visée à la section IV ou autorisée par le ministre aux termes de cette section;

f) le type d'aéronef, la marque d'immatriculation et le numéro de série de chaque aéronef qui sera utilisé;

g) une copie du manuel d'exploitation de l'exploitant privé qui est établi aux fins de conformité avec le certificat d'exploitation privée délivré par l'Association.

Conditions de délivrance d'un certificat d'exploitation privée provisoire

604.05 Le ministre, sur réception de la demande visée à l'article 604.04, délivre un certificat d'exploitation privée provisoire si le demandeur lui démontre que les conditions suivantes sont respectées :

a) il est titulaire d'un certificat d'exploitation privée délivré par l'Association;

b) il se conforme aux conditions précisées dans le certificat visé à l'alinéa *a*);

c) il est le propriétaire enregistré des aéronefs qu'il utilise;

d) les aéronefs visés à l'alinéa *c*) sont munis des équipements nécessaires à la zone d'exploitation et au type de vol;

e) il dispose de membres d'équipage qualifiés pour la zone d'exploitation et le type de vol;

f) il dispose d'un personnel qui exerce les fonctions liées aux postes suivants :

(i) gestionnaire des opérations,

(ii) pilote en chef,

(iii) gestionnaire de la maintenance, si le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA);

g) il dispose d'un système de contrôle de la maintenance qui est conforme aux exigences de l'article 604.49;

h) il est en mesure de se conformer aux exigences prévues à la section IV à l'égard de la spécification d'exploitation pour laquelle il a présenté une demande.

Application to Amend a Temporary Private Operator Certificate

604.06 A private operator shall submit an application to the Minister to amend its temporary private operator certificate if it intends to

(*a*) change its legal name or trade name;

(*b*) change its contact information;

(*c*) change the location of its main base or a sub-base;

(*d*) commence the operation of an aircraft that is not specified on the certificate;

(*e*) discontinue the operation of an aircraft that is specified on the certificate;

(*f*) commence the operation of an aircraft in accordance with an operations specification referred to in Division IV; or

(*g*) discontinue the operation of an aircraft in accordance with an operations specification referred to in Division IV.

Amendment of a Temporary Private Operator Certificate

604.07 The Minister shall, on receipt of an application referred to in section 604.06, issue an amended temporary private operator certificate if the applicant,

(*a*) in the case of a change referred to in paragraph 604.06(*a*), (*b*), (*c*), (*e*) or (*g*), provides the Minister with a description of the change;

(*b*) in the case of a change referred to in paragraph 604.06(*d*), provides the Minister with proof that

(i) the applicant is the registered owner of the aircraft and the aircraft is equipped for the area of operation and the type of operation,

(ii) the applicant has crew members who are qualified for the area of operation and the type of operation,

(iii) the applicant has personnel exercising the functions associated with the following positions:

(A) operations manager,

(B) chief pilot, and

(C) maintenance manager, if the applicant does not hold an approved maintenance organization (AMO) certificate, and

(iv) the applicant has a maintenance control system that meets the requirements of section 604.49; or

(*c*) in the case of a change referred to in paragraph 604.06(*f*), demonstrates to the Minister that the applicant is able to meet the requirements set out in Division IV.

Changes in Information Provided in an Application

604.08 A private operator shall notify the Minister of any change in the information contained in an application made under section 604.04 or 604.06 within five days after the day of the change.

Amendment of Private Operator's Operations Manual

604.09 A private operator shall provide the Minister with a copy of its amended operations manual within five days after the day of the amendment.

Demande de modification d'un certificat d'exploitation privée provisoire

604.06 L'exploitant privé présente au ministre une demande de modification de son certificat d'exploitation privée provisoire s'il se propose, selon le cas :

a) d'apporter tout changement à sa dénomination sociale ou à son nom commercial;

b) d'apporter tout changement à ses coordonnées;

c) de changer l'emplacement de sa base principale ou d'une de ses bases secondaires;

d) de commencer à utiliser un aéronef qui n'est pas précisé sur son certificat;

e) de cesser d'utiliser un aéronef qui est précisé sur son certificat;

f) de commencer à utiliser un aéronef conformément à une spécification d'exploitation visée à la section IV;

g) de cesser d'utiliser un aéronef conformément à une spécification d'exploitation visée à la section IV.

Modification d'un certificat d'exploitation privée provisoire

604.07 Le ministre, sur réception de la demande visée à l'article 604.06, délivre un certificat d'exploitation privée provisoire modifié si le demandeur :

a) dans le cas d'une modification visée aux alinéas 604.06*a*), *b*), *c*), *e*) ou *g*), lui présente une description de celle-ci;

b) dans le cas d'une modification visée à l'alinéa 604.06*d*), lui présente une preuve attestant :

(i) qu'il est le propriétaire enregistré de l'aéronef et que celui-ci est muni des équipements nécessaires à la zone d'exploitation et au type de vol,

(ii) qu'il dispose de membres d'équipage qualifiés pour la zone d'exploitation et le type de vol,

(iii) qu'il dispose d'un personnel qui exerce les fonctions liées aux postes suivants :

(A) gestionnaire des opérations,

(B) pilote en chef,

(C) gestionnaire de la maintenance, dans le cas où le demandeur n'est pas titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA),

(iv) qu'il dispose d'un système de contrôle de la maintenance conforme aux exigences de l'article 604.49;

c) dans le cas d'une modification visée à l'alinéa 604.06*f*), lui démontre qu'il est en mesure de se conformer aux exigences prévues à la section IV.

Modification des renseignements fournis dans la demande

604.08 L'exploitant privé avise le ministre de toute modification d'un renseignement contenu dans la demande présentée en application des articles 604.04 ou 604.06 dans les cinq jours qui suivent la date de la modification.

Modification du manuel d'exploitation de l'exploitant privé

604.09 L'exploitant privé présente au ministre une copie de son manuel d'exploitation modifié dans les cinq jours qui suivent la date de la modification.

Duties of a Private Operator

604.10 (1) A private operator shall

(*a*) appoint an operations manager, a chief pilot and a maintenance manager;

(*b*) ensure that no person is appointed to a position under paragraph (*a*) or remains in that position if, at the time of the person's appointment or during their tenure, the person has a record of conviction for

(i) an offence under section 7.3 of the Act, or

(ii) two or more offences under the Regulations or this Interim Order not arising from a single occurrence;

(*c*) provide the operations manager and the maintenance manager with the financial and human resources necessary to ensure that the private operator meets the requirements of the Regulations and this Interim Order; and

(*d*) authorize the maintenance manager to remove any aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of the Regulations or this Interim Order or because of a risk to the safety of the aircraft, persons or property.

(2) If the private operator holds an approved maintenance organization (AMO) certificate, the maintenance manager appointed under paragraph (1)(*a*) shall be the person responsible for maintenance appointed under paragraph 573.03(1)(*a*) of the Regulations.

Obligations de l'exploitant privé

604.10 (1) L'exploitant privé :

a) nomme un gestionnaire des opérations, un pilote en chef et un gestionnaire de la maintenance;

b) veille à ce qu'aucune personne ne soit nommée en vertu de l'alinéa *a*) à l'un de ces postes ni y demeure si, au moment de sa nomination ou au cours de son mandat, elle a un dossier de condamnation :

(i) soit pour une infraction prévue à l'article 7.3 de la Loi,

(ii) soit pour deux infractions ou plus prévues au Règlement ou au présent arrêté d'urgence qui ne découlent pas d'un seul événement;

c) accorde au gestionnaire des opérations et au gestionnaire de la maintenance les ressources financières et humaines nécessaires pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du Règlement et du présent arrêté d'urgence;

d) autorise le gestionnaire de la maintenance à retirer tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité aux exigences du Règlement ou du présent arrêté d'urgence, ou d'un risque pour la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens.

(2) Si l'exploitant privé est titulaire d'un certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA), le gestionnaire de la maintenance nommé en application de l'alinéa (1)*a*) est le responsable de la maintenance nommé en application de l'alinéa 573.03(1)*a*) du Règlement.

Division II — Flight Operations

Operational Control System

604.11 (1) A private operator shall establish an operational control system that meets the requirements of the private operator's operations and that is appropriate to the complexity of those operations and the area of operations.

(2) The operational control system shall include procedures for ensuring that

(*a*) all operational requirements specified in this Subpart have been met;

(*b*) each aircraft is operated within the weight and balance limits specified in the aircraft flight manual;

(*c*) the names of the persons on board an aircraft are recorded by the private operator; and

(*d*) search and rescue authorities are notified in a timely manner if an aircraft is overdue or missing.

(3) The operational control system shall, at a minimum, include a pilot's self-dispatch policy that

(*a*) specifies flight planning requirements; and

(*b*) specifies the time that a flight crew member must inform the private operator of an aircraft's departure and arrival, and the associated procedures for confirming the safe arrival of an aircraft at an unattended aerodrome during a VFR operation or when an IFR flight plan has been cancelled prior to landing.

(4) For the purposes of subsection (3), "pilot's self-dispatch" has the same meaning as in subsection 400.01(1) of the Regulations.

(5) Documentation related to the operational control of a flight shall be retained by the private operator for at least 180 days following the day on which the flight occurs.

Section II — opérations aériennes

Système de contrôle d'exploitation

604.11 (1) L'exploitant privé établit un système de contrôle d'exploitation qui est conforme aux exigences de son exploitation et qui tient compte de la complexité de l'exploitation et de la zone d'exploitation.

(2) Le système de contrôle d'exploitation comprend des procédures pour que, à la fois :

a) toutes les exigences opérationnelles précisées dans la présente sous-partie soient respectées;

b) chaque aéronef soit utilisé dans les limites de masse et de centrage précisées dans le manuel de vol de l'aéronef;

c) les noms des personnes se trouvant à bord de l'aéronef soient consignés par l'exploitant privé;

d) les autorités de recherches et de sauvetage soient avisées en temps opportun si l'aéronef est en retard ou manquant.

(3) Il comprend, à tout le moins, une politique relative à la régulation du vol par le pilote qui :

a) d'une part, précise les exigences en matière de planification des vols;

b) d'autre part, précise le moment où un membre d'équipage de conduite doit informer l'exploitant privé du départ et de l'arrivée d'un aéronef ainsi que les procédures connexes pour confirmer qu'un aéronef est arrivé en toute sécurité à un aérodrome non contrôlé lors d'un vol VFR ou lorsqu'un plan de vol IFR est annulé avant l'atterrissage.

(4) Pour l'application du paragraphe (3), « régulation du vol par le pilote » s'entend au sens du paragraphe 400.01(1) du Règlement.

(5) Les documents liés au contrôle opérationnel d'un vol sont conservés par l'exploitant privé pendant au moins cent quatre-vingts jours après la date du vol.

Instrument Approaches — Landing

604.12 No person shall terminate an instrument approach with a landing unless, immediately before landing, the pilot-in-command ascertains, by means of radio communication or visual inspection,

(*a*) the condition of the runway or surface of intended landing; and

(*b*) the wind direction and speed.

Division III — Flight Operations — Documents

Checklist

604.13 (1) A private operator shall provide every crew member, at his or her duty station, with the checklist referred to in paragraph 602.60(1)(*a*) of the Regulations, or with the part of that checklist that is necessary for the performance of the crew member's duties.

(2) Every crew member shall follow the checklist, or the part of the checklist referred to in subsection (1), in the performance of his or her duties.

Aircraft Operating Manual and Standard Operating Procedures

604.14 (1) A private operator may establish an aircraft operating manual for the operation of its aircraft.

(2) An aircraft operating manual shall meet the following requirements:

(*a*) it shall contain aircraft operating procedures that are consistent with those contained in the aircraft flight manual;

(*b*) it shall contain, if the aircraft flight manual is not carried on board the aircraft, the aircraft performance data and limitations specified in that manual, and shall clearly identify them as aircraft flight manual requirements;

(*c*) it shall contain the private operator's standard operating procedures, if any; and

(*d*) it shall identify the aircraft to which it relates.

Operational Flight Data Sheet

604.15 (1) No person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless an operational flight data sheet containing the following information is prepared:

(*a*) the date of the flight;

(*b*) the aircraft's nationality mark and registration mark;

(*c*) the name of the pilot-in-command;

(*d*) the departure aerodrome;

(*e*) the destination aerodrome;

(*f*) the alternate aerodrome, if any;

(*g*) the estimated flight time;

(*h*) the fuel endurance;

(*i*) the weight of the fuel on board the aircraft;

(*j*) the zero fuel weight of the aircraft;

(*k*) the take-off weight of the aircraft;

(*l*) the number of persons on board the aircraft;

(*m*) the proposed time of departure; and

(*n*) the estimated time of arrival.

Approches aux instruments — atterrissage

604.12 Il est interdit de terminer une approche aux instruments par un atterrissage à moins que, immédiatement avant l'atterrissage, le commandant de bord n'ait vérifié au moyen de radiocommunications ou d'une inspection visuelle les éléments suivants :

a) la condition de la piste ou de la surface prévue pour l'atterrissage;

b) la direction et la vitesse du vent.

Section III — opérations aériennes — documents

Liste de vérifications

604.13 (1) L'exploitant privé fournit à chaque membre d'équipage, à son poste de travail, la liste de vérifications visée à l'alinéa 602.60(1)*a*) du Règlement ou la partie de celle-ci qui est nécessaire pour l'exercice de ses fonctions.

(2) Les membres d'équipage doivent utiliser, dans l'exercice de leurs fonctions, la liste de vérifications ou la partie de celle-ci visées au paragraphe (1).

Manuel d'utilisation de l'aéronef et procédures d'utilisation normalisées

604.14 (1) L'exploitant privé peut établir un manuel d'utilisation de l'aéronef pour l'utilisation de ses aéronefs.

(2) Le manuel d'utilisation de l'aéronef doit être conforme aux exigences suivantes :

a) il contient des procédures d'utilisation de l'aéronef qui sont conformes à celles contenues dans le manuel de vol de l'aéronef;

b) il contient, si le manuel de vol de l'aéronef n'est pas transporté à bord de l'aéronef, les données et limites de performances de l'aéronef précisées dans ce manuel, et indique clairement qu'elles sont des exigences du manuel d'utilisation de l'aéronef;

c) il contient, le cas échéant, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé;

d) il indique l'aéronef pour lequel il a été établi.

Fiche de données de vol exploitation

604.15 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire, à moins que n'ait été préparée une fiche de données de vol exploitation qui contient les renseignements suivants :

a) la date du vol;

b) la marque de nationalité de l'aéronef et sa marque d'immatriculation;

c) le nom du commandant de bord;

d) l'aérodrome de départ;

e) l'aérodrome de destination;

f) l'aérodrome de dégagement, le cas échéant;

g) le temps de vol prévu;

h) l'autonomie en carburant;

i) la masse du carburant à bord de l'aéronef;

j) la masse sans carburant de l'aéronef;

k) la masse au décollage de l'aéronef;

l) le nombre de personnes à bord de l'aéronef;

m) l'heure de départ proposée;

n) l'heure d'arrivée prévue.

(2) The pilot-in-command of the aircraft referred to in subsection (1) shall, on completion of the flight, record on the operational flight data sheet the flight time, time of departure, time of arrival and aerodrome of arrival.

(3) The private operator shall retain a copy of the operational flight data sheet and the information provided under subsection (2) for at least 180 days.

Division IV — Flight Operations — Operations Specifications

Minimum Performance Capability of Long-Range Navigation Systems

604.16 (1) For the purposes of this Division, a long-range navigation system has the following performance capabilities:

(*a*) the standard deviation of the lateral track deviations is less than 6.3 nautical miles;

(*b*) the proportion of the total flight time that is spent by the aircraft at a distance of 30 or more nautical miles from the cleared track is less than 5.3×10^{-4}; and

(*c*) the proportion of the total flight time that is spent by the aircraft at a distance of 50 to 70 nautical miles from the cleared track is less than 1.3×10^{-4}.

(2) For the purposes of section 604.24, a GPS receiver is considered to be a long-range navigation system if it is installed in accordance with the requirements of Advisory Circular 20-138B, entitled *Airworthiness Approval of Positioning and Navigation Systems*, dated September 27, 2010 and published by the Federal Aviation Administration.

No Alternate Aerodrome — IFR Flight

604.17 (1) For the purposes of section 602.122 of the Regulations, a person may conduct an IFR flight where an alternate aerodrome has not been designated in the IFR flight plan or in the IFR flight itinerary if

(*a*) the estimated flight time is not more than six hours and the departure aerodrome is located in North America, Bermuda or the Caribbean islands;

(*b*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*c*) the forecast or reported weather at the destination aerodrome, from one hour before until one hour after the estimated time of arrival, does not include

(i) conditions, including fog or precipitation, that restrict flight visibility to less than three miles,

(ii) a thunderstorm,

(iii) a ceiling of less than 1,000 feet above the FAF altitude and a ground visibility of less than three miles,

(iv) a ceiling of less than 1,500 feet above the minimum descent altitude and a ground visibility of less than six miles, or

(v) freezing rain, freezing drizzle or sleet;

(*d*) in the case of an aeroplane, the destination aerodrome

(i) has at least two runways that are

(A) operational,

(B) separate and not reciprocal directions of the same runway, and

(C) suitable for the aeroplane on the basis of the aircraft operating procedures, the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual and the factors that affect the performance of the aeroplane, such as atmospheric and surface conditions, and

(2) Le commandant de bord de l'aéronef visé au paragraphe (1) inscrit, à la fin de chaque vol, sur la fiche de données de vol exploitation, le temps de vol, l'heure de départ, l'heure d'arrivée et l'aérodrome d'arrivée.

(3) L'exploitant privé conserve une copie de la fiche de données de vol exploitation et l'information fournie en application du paragraphe (2) pendant au moins cent quatre-vingts jours.

Section IV — opérations aériennes — spécifications d'exploitation

Performances minimales d'un système de navigation à longue portée

604.16 (1) Pour l'application de la présente section, tout système de navigation à longue portée doit être conforme aux performances minimales suivantes :

a) l'écart type des écarts de route latéraux est inférieur à 6,3 milles marins;

b) la proportion du temps de vol total qui est passée par l'aéronef à une distance de 30 milles marins ou plus de la route autorisée est inférieure à $5,3 \times 10^{-4}$;

c) la proportion de temps de vol total qui est passée par l'aéronef à une distance de 50 à 70 milles marins de la route autorisée est inférieure à $1,3 \times 10^{-4}$.

(2) Pour l'application de l'article 604.24, un récepteur GPS est considéré comme un système de navigation à longue portée s'il est installé en conformité avec les exigences de la circulaire consultative 20-138B, intitulée *Airworthiness Approval of Positioning and Navigation Systems* publiée par la Federal Aviation Administration et datée du 27 septembre 2010.

Aucun aérodrome de dégagement — vol IFR

604.17 (1) Pour l'application de l'article 602.122 du Règlement, il est permis d'effectuer un vol IFR, lorsqu'aucun aérodrome de dégagement n'est indiqué dans le plan de vol IFR ou l'itinéraire de vol IFR si les conditions suivantes sont respectées :

a) le temps de vol prévu ne dépasse pas six heures et l'aérodrome de départ est situé en Amérique du Nord, aux Bermudes ou dans les îles des Antilles;

b) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

c) les conditions météorologiques prévues ou communiquées à l'aérodrome de destination pour la période comprise entre une heure précédant et une heure suivant l'heure d'arrivée prévue ne comportent aucun des éléments suivants :

(i) des restrictions à la visibilité en vol à moins de trois milles, y compris du brouillard ou des précipitations,

(ii) un orage,

(iii) un plafond de moins de 1 000 pieds au-dessus de l'altitude du FAF et une visibilité au sol de moins de trois milles,

(iv) un plafond de moins de 1 500 pieds au-dessus de l'altitude minimale de descente et une visibilité au sol de moins de six milles,

(v) de la pluie verglaçante, de la bruine verglaçante ou du grésil;

d) dans le cas d'un avion, l'aérodrome de destination :

(i) d'une part, possède au moins deux pistes qui sont conformes aux exigences suivantes :

(A) elles sont fonctionnelles,

(B) elles sont séparées et ne sont pas des routes inverses de la même piste,

(ii) is equipped with an emergency electrical power supply to operate the equipment and facilities that are essential for a safe landing of the aeroplane in the event of a failure of the main electrical power supply; and

(*e*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that

(i) the pilot-in-command

(A) monitors throughout the flight the weather at the destination aerodrome and at potential alternate aerodromes,

(B) identifies other destination aerodromes or alternate aerodromes if the requirements of paragraph (*c*) or (*d*) are no longer met, and

(C) amends the flight plan accordingly, and

(ii) the private operator meets the requirements of paragraph (*b*) and this paragraph.

(2) If the requirements of paragraphs (1)(*a*) to (*e*) are met, and regardless of the departure aerodrome, the pilot-in-command of an aircraft on a flight to a destination aerodrome in Canada may file a new IFR flight plan or a new IFR flight itinerary that does not include an alternate aerodrome when the aircraft is within six hours' flight time of the destination aerodrome.

Take-off Minima

604.18 For the purposes of paragraph 602.126(1)(*b*) of the Regulations,

(*a*) a person may conduct a take-off in an aircraft when the reported RVR is at least 1,200 feet or the reported ground visibility is at least one quarter of a statute mile, up to the minimum visibility for take-off specified in the *Canada Air Pilot*, if

(i) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate,

(ii) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(A) take-off alternate aerodrome requirements,

(B) pilot-in-command experience requirements,

(C) pilot-in-command responsibility for visibility and obstacle clearance requirements, and

(D) minimum aircraft and runway equipment requirements,

(iii) the pilot-in-command

(A) identifies any obstructions in the take-off path,

(B) determines — using the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual — that the aircraft is, with the critical engine inoperative, able to

(I) safely clear those obstructions, and

(II) maintain at least the minimum enroute altitude to the take-off alternate aerodrome, and

(C) is satisfied that the RVR is at least 1,200 feet or the ground visibility is at least one quarter of a statute mile,

(iv) the runway is equipped with serviceable and functioning high-intensity runway lights, runway centre line lights or runway centre line markings that are visible to the pilot throughout the take-off run,

(C) elles conviennent à l'avion, compte tenu des procédures d'utilisation de l'aéronef, des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef, et des facteurs qui ont une incidence sur les performances de l'avion, telles que les conditions atmosphériques ou les conditions de la surface,

(ii) d'autre part, est équipé d'une source d'alimentation électrique de secours pour faire fonctionner l'équipement et les installations essentiels à la sécurité de l'atterrissage de l'avion en cas de défaillance du système d'alimentation électrique principal;

e) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que, à la fois :

(i) le commandant de bord :

(A) surveille, pendant la durée du vol, les conditions météorologiques à l'aérodrome de destination et aux aérodromes de dégagement potentiels,

(B) repère d'autres aérodromes de destination ou de dégagement lorsque les exigences des alinéas *c*) ou *d*) ne sont plus respectées,

(C) modifie le plan de vol en conséquence,

(ii) l'exploitant privé satisfasse aux exigences de l'alinéa *b*) et du présent alinéa.

(2) Si les exigences des alinéas (1)*a*) à *e*) sont respectées, le commandant de bord d'un aéronef dont le vol est à destination d'un aérodrome situé au Canada peut déposer, quel que soit l'aérodrome de départ, un nouveau plan de vol IFR ou un nouvel itinéraire de vol IFR qui ne comprennent pas d'aérodrome de dégagement lorsque cet aéronef se trouve à moins de six heures de temps de vol de l'aérodrome de destination.

Minimums de décollage

604.18 Pour l'application de l'alinéa 602.126(1)*b*) du Règlement :

a) toute personne peut effectuer le décollage d'un aéronef lorsque la RVR communiquée est d'au moins 1 200 pieds ou que la visibilité au sol communiquée est d'au moins un quart de mille terrestre, jusqu'à la visibilité minimale au décollage précisée dans le *Canada Air Pilot*, si les conditions suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire,

(ii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(A) les exigences concernant l'aérodrome de dégagement au décollage,

(B) les exigences concernant l'expérience du commandant de bord,

(C) les responsabilités du commandant de bord en ce qui concerne les exigences de visibilité et de franchissement d'obstacles,

(D) les exigences minimales concernant l'aéronef et le matériel de piste,

(iii) le commandant de bord :

(A) repère tout obstacle qui se trouve dans la trajectoire de décollage,

(B) établit — à l'aide des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef — que l'aéronef, en cas de panne du moteur le plus défavorable :

(I) d'une part, peut survoler les obstacles en toute sécurité,

(v) the pilot-in-command and second-in-command attitude indicators provide a clear depiction of total aircraft attitude that includes the incorporation of pitch attitude index lines in appropriate increments up to 15° above and 15° below the reference line,

(vi) failure warning systems to immediately detect failures and malfunctions in attitude indicators, directional gyros and horizontal situation indicators are operative,

(vii) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this paragraph, and

(viii) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section; and

(*b*) a person may conduct a take-off in an aircraft when the reported RVR is at least 600 feet but less than 1,200 feet if

(i) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary operator certificate,

(ii) every flight crew member on board the aircraft has received the following training:

(A) ground training in

(I) take-off alternate aerodrome requirements,

(II) pilot-in-command experience requirements,

(III) pilot-in-command responsibility for visibility and obstacle clearance requirements, and

(IV) minimum aircraft and runway equipment requirements, and

(B) full flight simulator training that includes

(I) one completed take-off at an RVR that is at least 600 feet but less than 1,200 feet, and

(II) one rejected take-off, at an RVR that is at least 600 feet but less than 1,200 feet, that includes an engine failure,

(iii) the pilot-in-command

(A) identifies any obstructions in the take-off path,

(B) determines — using the aircraft performance data and limitations specified in the aircraft flight manual — that the aircraft is, with the critical engine inoperative, able to

(I) safely clear those obstructions, and

(II) maintain at least the minimum enroute altitude to the take-off alternate aerodrome, and

(C) is satisfied that the RVR is at least 600 feet but less than 1,200 feet,

(iv) the runway is equipped with

(A) serviceable and functioning high-intensity runway lights, runway centre line lights and runway centre line markings that are visible to the pilot throughout the take-off run, and

(B) two RVR sensors that each show an RVR of at least 600 feet but less than 1,200 feet, one of which is situated at the approach end of the runway and the other at

(I) the mid-point of the runway, or

(II) the departure end of the runway, if the runway is equipped with three RVR sensors and the sensor situated at the mid-point is not serviceable,

(v) the pilot-in-command and second-in-command attitude indicators provide a clear depiction of total aircraft attitude that includes the incorporation of pitch attitude index lines in appropriate increments up to 15° above and 15° below the reference line,

(II) d'autre part, demeure au moins à l'altitude minimale en route jusqu'à l'aérodrome de dégagement de départ,

(C) établit que la RVR est d'au moins 1 200 pieds ou que la visibilité au sol est d'au moins un quart de mille terrestre,

(iv) la piste est dotée de feux de piste haute intensité en état de service et en état de fonctionnement, de feux d'axe de piste ou de marques d'axe de piste à la vue du pilote pendant la course au décollage,

(v) les indicateurs d'assiette du commandant de bord et du commandant en second présentent clairement l'assiette longitudinale et latérale de l'aéronef, y compris des repères d'assiette longitudinale espacés convenablement au-dessus et au-dessous de l'axe de référence, et ce, jusqu'à 15°,

(vi) les avertisseurs de panne qui décèlent immédiatement les pannes et le mauvais fonctionnement des indicateurs d'assiette, des gyroscopes directionnels et des indicateurs de situation horizontale sont en état de fonctionnement,

(vii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent alinéa,

(viii) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article;

b) il est permis d'effectuer le décollage d'un aéronef dans le cas où la RVR communiquée est d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds si les conditions suivantes sont respectées :

(i) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire,

(ii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation suivante :

(A) une formation donnée au sol portant sur les éléments suivants :

(I) les exigences concernant l'aérodrome de dégagement au décollage,

(II) les exigences concernant l'expérience du commandant de bord,

(III) les responsabilités du commandant de bord en ce qui concerne les exigences de visibilité et de franchissement d'obstacles,

(IV) les exigences minimales concernant l'aéronef et le matériel de piste,

(B) une formation donnée sur un simulateur de vol complet comprenant les éléments suivants :

(I) un décollage complet par une RVR d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds,

(II) un décollage interrompu par une RVR d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds, qui comprend une panne moteur,

(iii) le commandant de bord :

(A) repère tout obstacle qui se trouve dans la trajectoire de décollage,

(B) établit — à l'aide des données et limites de performances de l'aéronef précisées dans le manuel de vol de l'aéronef — que l'aéronef, en cas de panne du moteur le plus défavorable :

(I) d'une part, peut survoler les obstacles en toute sécurité,

(vi) failure warning systems to immediately detect failures and malfunctions in attitude indicators, directional gyros and horizontal situation indicators are operative,

(vii) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this paragraph, and

(viii) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

RNPC Airspace

604.19 No person shall operate an aircraft on a high level fixed RNAV route in required navigation performance capability (RNPC) airspace unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(i) normal operating procedures, including navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

(ii) the method of monitoring and cross-checking the navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the action to take in the event of a discrepancy between navigation systems and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) the contingency procedures for RNPC airspace,

(v) the action to take in the event of the failure of one or more navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating navigation systems,

(vii) airborne emergency procedures, including re-alignment, if applicable,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems;

(*c*) the aircraft is equipped with at least two independent navigation systems, one of which is a long-range navigation system; and

(II) d'autre part, demeure au moins à l'altitude minimale en route jusqu'à l'aérodrome de dégagement au décollage,

(C) établit que la RVR est d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds,

(iv) la piste est dotée :

(A) d'une part, de feux de piste haute intensité en état de service et en état de fonctionnement, de feux d'axe de piste et de marques d'axe de piste à la vue du pilote pendant la course au décollage,

(B) d'autre part, de deux capteurs RVR qui indiquent chacun une RVR d'au moins 600 pieds mais de moins de 1 200 pieds, l'un situé à l'extrémité d'approche de la piste et l'autre :

(I) à mi-piste,

(II) à l'extrémité de départ de la piste, si celle-ci est dotée de trois capteurs RVR et si le capteur à mi-piste n'est pas en état de service,

(v) les indicateurs d'assiette du commandant de bord et du commandant en second présentent clairement l'assiette longitudinale et latérale de l'aéronef, y compris des repères d'assiette longitudinale espacés convenablement au-dessus et au-dessous de l'axe de référence, et ce, jusqu'à 15°,

(vi) les avertisseurs de panne qui décèlent immédiatement les pannes et le mauvais fonctionnement des indicateurs d'assiette, les gyroscopes directionnels et les indicateurs de situation horizontale sont en état de fonctionnement,

(vii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent alinéa,

(viii) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Espace aérien RNPC

604.19 Il est interdit d'utiliser un aéronef sur une route RNAV supérieure fixe dans l'espace aérien des performances minimales de navigation requises (RNPC), à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation, et la méthode pour déterminer lequel est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures d'urgence relatives à l'espace aérien RNPC,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation,

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(*d*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

CMNPS and RNPC Airspace

604.20 No person shall operate an aircraft in Canadian minimum navigation performance specification (CMNPS) or required navigation performance capability (RNPC) airspace unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(i) normal operating procedures, including long-range navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

(ii) the method of monitoring and cross-checking the long-range navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the action to take in the event of a discrepancy between long-range navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) the contingency procedures for CMNPS airspace or RNPC airspace, as applicable,

(v) the action to take in the event of the failure of one or more long-range navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating long-range navigation systems,

(vii) airborne emergency procedures, including re-alignment, if applicable,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems;

(*c*) the aircraft is equipped with at least two independent long-range navigation systems or is operated as follows:

(i) in the case of an aircraft equipped only with the radio navigation equipment referred to in paragraph 605.18(*j*) of the Regulations, it is operated only on high level airways, and

(ii) in the case of an aircraft equipped with at least two independent navigation systems, one of which is a long-range navigation system, it is operated only in RNPC airspace on

(A) high level fixed RNAV routes,

(B) direct routes that begin and end within the reception range of ground-based navigation aids, or

(C) high level airways; and

(*d*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

NAT-MNPS Airspace

604.21 (1) No person shall operate an aircraft in North Atlantic minimum navigation performance specification (NAT-MNPS)

(ix) les systèmes RNAV;

c) l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation indépendants, dont l'un est un système de navigation à longue portée;

d) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Espaces aériens CMNPS et RNPC

604.20 Il est interdit d'utiliser un aéronef dans l'espace aérien à spécifications canadiennes de performances minimales de navigation (CMNPS) ou l'espace aérien des performances minimales de navigation requises (RNPC), à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation à longue portée et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation à longue portée combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation à longue portée, et la méthode pour déterminer lequel est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures d'urgence relatives à l'espace aérien CMNPS ou à l'espace aérien RNPC, selon le cas,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation à longue portée,

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation à longue portée,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(ix) les systèmes RNAV;

c) l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation à longue portée indépendants ou est utilisé comme suit :

(i) dans le cas d'un aéronef muni uniquement de l'équipement de radionavigation visé à l'alinéa 605.18*j*) du Règlement, il est utilisé exclusivement sur des voies aériennes supérieures,

(ii) dans le cas d'un aéronef muni d'au moins deux systèmes de navigation indépendants, dont un est un système de navigation à longue portée, il est utilisé uniquement dans l'espace aérien RNPC, selon le cas :

(A) sur des routes RNAV supérieures fixes,

(B) sur des routes directes qui commencent et finissent en deçà de la portée utile d'aides terrestres à la navigation,

(C) sur des voies aériennes supérieures;

d) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Espace aérien NAT-MNPS

604.21 (1) Il est interdit d'utiliser un aéronef dans l'espace aérien à spécifications Atlantique Nord de performances minimales

airspace in accordance with NAT-MNPS separation criteria unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(i) normal operating procedures, including long-range navigation system pre-flight data entry and periodic cross-checking of the system position display against the aircraft position,

(ii) the method of monitoring and cross-checking the long-range navigation system that is coupled to the auto-pilot,

(iii) the action to take in the event of a discrepancy between long-range navigation systems, and the method of determining which is the most accurate or reliable system,

(iv) the contingency procedures for NAT-MNPS airspace,

(v) the action to take in the event of the failure of one or more long-range navigation systems,

(vi) the procedure for manually updating long-range navigation systems,

(vii) airborne emergency procedures, including re-alignment, if applicable,

(viii) the procedure for regaining track after a deliberate or accidental deviation from the cleared track, and

(ix) RNAV systems;

(*c*) subject to subsections (2) and (3), the aircraft is equipped with at least two independent long-range navigation systems; and

(*d*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

(2) An aircraft that is equipped with only one long-range navigation system, or that has only one functioning long-range navigation system, is restricted to routes in NAT-MNPS airspace that are specified — in paragraph 1.4.1 of the *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*, published by ICAO — as routes for aircraft equipped with only one such system.

(3) An aircraft that is not equipped with a long-range navigation system is restricted to routes in NAT-MNPS airspace that are specified — in paragraph 1.4.2 of the *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*, published by ICAO — as routes for aircraft not equipped with such a system.

RVSM Airspace

604.22 No person shall operate an aircraft in RVSM airspace unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(i) the floor, ceiling and horizontal boundaries of RVSM airspace,

(ii) rules on the exclusion of non-RVSM-compliant aircraft from the airspace,

(iii) the procedures to be followed by flight crew members with respect to

(A) pre-flight and in-flight altimeter checks,

de navigation (NAT-MNPS) conformément aux critères d'espacement NAT-MNPS, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures d'exploitation normales, y compris l'entrée des données avant le vol dans le système de navigation à longue portée et la contre-vérification périodique de la position affichée par le système et de la position de l'aéronef,

(ii) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système de navigation à longue portée combiné avec le pilote automatique,

(iii) les mesures à prendre en cas de différences entre les systèmes de navigation à longue portée, et la méthode pour déterminer lequel est le plus précis ou le plus fiable,

(iv) les procédures d'urgence relatives à l'espace aérien NAT-MNPS,

(v) les mesures à prendre en cas de défaillance d'un ou de plusieurs systèmes de navigation à longue portée,

(vi) la procédure de mise à jour manuelle des systèmes de navigation à longue portée,

(vii) les procédures d'urgence en vol, y compris le réalignement, le cas échéant,

(viii) la procédure de retour sur la route prévue après un écart délibéré ou accidentel par rapport à la route autorisée,

(ix) les systèmes RNAV;

c) sous réserve des paragraphes (2) et (3), l'aéronef est muni d'au moins deux systèmes de navigation à longue portée indépendants;

d) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

(2) Les aéronefs qui sont munis d'un seul système de navigation à longue portée ou dont un seul système de navigation à longue portée est en état de fonctionnement sont limités aux routes dans l'espace aérien NAT-MNPS précisées, à l'alinéa 1.4.1 du document intitulé *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*, publié par l'OACI, en tant que routes pour les aéronefs munis d'un seul système de navigation à longue portée.

(3) Les aéronefs qui ne sont pas munis d'un système de navigation à longue portée sont limités aux routes dans l'espace aérien NAT-MNPS précisées, à l'alinéa 1.4.2 du document intitulé *North Atlantic MNPS Airspace Operations Manual*, publié par l'OACI, en tant que routes pour les aéronefs qui ne sont pas munis de ce système.

Espace aérien RVSM

604.22 Il est interdit d'utiliser un aéronef dans l'espace aérien RVSM à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(i) le plancher, le plafond et les limites horizontales de l'espace aérien RVSM,

(ii) les règles d'exclusion, de cet espace, des aéronefs inaptes au vol RVSM,

(iii) les procédures à suivre par les membres d'équipage de conduite à l'égard des éléments suivants :

(A) la vérification avant vol et en vol de l'altimètre,

(B) use of the automatic altitude control system,

(C) items on the minimum equipment list (MEL) that are applicable to RVSM operations,

(D) in-flight contingencies,

(E) weather deviation procedures,

(F) track offset procedures for wake turbulence,

(G) inconsequential collision-avoidance systems alerts, and

(H) pilot level-off call,

(iv) procedures in respect of non-RVSM-compliant aircraft required to carry out ferry flights, humanitarian flights or delivery flights, and

(v) the use of an Airborne Collision Avoidance System (ACAS) and a Traffic Collision Avoidance System (TCAS);

(*c*) the aircraft meets the requirements of paragraphs 8 and 9 of Advisory Circular 91-85, entitled *Authorization of Aircraft and Operators for Flight in Reduced Vertical Separation Minimum Airspace* — dated August 21, 2009 and published by the Federal Aviation Administration — and section 4.5 of NAT Doc 001, entitled *Guidance and Information Material Concerning Air Navigation in the North Atlantic Region*, published by ICAO;

(*d*) the private operator meets the requirements of paragraph 11 of that Advisory Circular and section 4.5 of that NAT Doc; and

(*e*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of paragraph 11 of that Advisory Circular.

RNP 10 Separation Criteria

604.23 No person shall operate an aircraft in accordance with RNP 10 separation criteria unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(i) flight planning for RNP 10 operations,

(ii) navigation performance requirements for RNP 10 operations,

(iii) enroute procedures for RNP 10 operations, and

(iv) the contingency procedures for RNP 10 operations;

(*c*) the aircraft is eligible in accordance with the criteria set out in section 1.3.3 of Chapter 1 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*d*) the aircraft is equipped as specified in section 1.3.4 of that Chapter of the PBN Manual;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the standards set out in sections 1.3.4, 1.3.6.1, 1.3.9.1 and 1.3.11 of that Chapter of the PBN Manual;

(*f*) the private operator has performed the actions referred to in sections 1.3.3.2.4, 1.3.5, 1.3.7, 1.3.8 and 1.3.9.2 to 1.3.9.9 of that Chapter of the PBN Manual; and

(*g*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

(B) l'utilisation du système automatique de maintien de l'altitude,

(C) les articles de la liste d'équipement minimal (MEL) applicables aux vols RVSM,

(D) les cas d'imprévu en vol,

(E) les procédures d'évitement des perturbations météorologiques,

(F) les procédures de déroutement en cas de turbulences de sillage,

(G) les avertissements sans conséquence des systèmes d'évitement d'abordage,

(H) les appels de mise en palier,

(iv) les procédures relatives aux aéronefs inaptes au vol RVSM qui sont appelés à effectuer un vol de convoyage, un vol humanitaire ou un vol de livraison,

(v) l'utilisation d'un système de bord d'évitement d'abordage (ACAS) et d'un système d'avertissement de trafic et d'évitement d'abordage (TCAS);

c) l'aéronef est conforme aux exigences des alinéas 8 et 9 de la circulaire consultative 91-85 intitulée *Authorization of Aircraft and Operators for Flight in Reduced Vertical Separation Minimum Airspace*, publiée par la Federal Aviation Administration et datée du 21 août 2009, et de l'article 4.5 du document NAT Doc 001 intitulé *Textes d'orientation et d'information relatifs à la navigation aérienne en Région Atlantique Nord*, publié par l'OACI;

d) l'exploitant privé satisfait aux exigences de l'alinéa 11 de cette circulaire et de l'article 4.5 du document NAT Doc 001;

e) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences de l'alinéa 11 de cette circulaire.

Critères d'espacement RNP 10

604.23 Il est interdit d'utiliser un aéronef conformément aux critères d'espacement RNP 10 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(i) la planification de vols dans l'espace aérien RNP 10,

(ii) les exigences en matière de performances de navigation propres à l'espace aérien RNP 10,

(iii) les procédures en route propres à l'espace aérien RNP 10,

(iv) les procédures à suivre en cas d'imprévu dans l'espace aérien RNP 10;

c) l'aéronef est admissible conformément aux critères prévus à l'article 1.3.3 du chapitre 1 de la partie B du volume II du manuel PBN;

d) l'aéronef est muni de l'équipement précisé à l'article 1.3.4 du même chapitre du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes prévues aux articles 1.3.4, 1.3.6.1, 1.3.9.1 et 1.3.11 du même chapitre du manuel PBN;

f) l'exploitant privé a effectué les tâches visées aux articles 1.3.3.2.4, 1.3.5, 1.3.7, 1.3.8 et 1.3.9.2 à 1.3.9.9 du même chapitre du manuel PBN;

g) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Instrument Approaches — Global Positioning System (GPS)

604.24 No person shall conduct, in an aircraft for which a private operator is responsible, an instrument approach using a GPS receiver unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received the following training:

(i) if the private operator's fleet of aircraft is equipped with more than one model of GPS receiver, training in the differences between the models, unless

(A) each model of GPS receiver has a user interface comparable to the user interface of the model of GPS receiver that the flight crew members have been trained on, or

(B) the flight crew members use only one model of GPS receiver,

(ii) hands-on training using

(A) a desk-top version, or a simulator, of the model of GPS receiver to be used,

(B) a computer-based simulation of the model of GPS receiver to be used, or

(C) the GPS receiver to be used, while in a static aircraft,

(iii) in the case of a GPS receiver that is not integrated with the flight management system (a GPS receiver installed on the instrument panel),

(A) training in

(I) the GPS and its theory of operation,

(II) GPS components and aircraft equipment,

(III) the composition of the satellite constellation,

(IV) the minimum number of satellites required for two- and three-dimensional navigation,

(V) the basic concept of satellite ranging,

(VI) the factors affecting the accuracy of GPS signals,

(VII) the World Geodetic System 1984 datum and the effect of using any other datum,

(VIII) the human factors associated with the use of the GPS and how errors can be reduced or eliminated,

(IX) the private operator's standard operating procedures, if any, for the use of the GPS, and

(X) the private operator's procedures for reporting GPS problems and GPS receiver database errors,

(B) training in the performance of the following operational tasks:

(I) selecting the appropriate operational mode,

(II) recalling categories of information contained in the GPS receiver database,

(III) predicting the availability of receiver autonomous integrity monitoring (RAIM),

(IV) entering and verifying user-defined waypoints,

(V) recalling and verifying GPS receiver database waypoints,

(VI) interpreting GPS navigational displays, including latitude, longitude, distance and bearing to waypoint, course deviation indicator, desired track, track made good, actual track and cross-track error,

(VII) intercepting and maintaining GPS-defined tracks,

(VIII) determining the navigation information necessary for the conduct of the flight, including ground speed and the estimated time of arrival at the next waypoint and at destination,

Approches aux instruments — Système mondial de localisation (GPS)

604.24 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef dont est responsable un exploitant privé, une approche aux instruments au moyen d'un récepteur GPS à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation suivante :

(i) si les aéronefs de la flotte de l'exploitant privé sont munis de plus d'un modèle de récepteur GPS, une formation portant sur les différences entre ces modèles à moins que, selon le cas :

(A) chaque modèle de récepteur GPS ne soit muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle du modèle du récepteur GPS pour lequel les membres d'équipage de conduite ont reçu une formation,

(B) les membres d'équipage de conduite n'utilisent qu'un modèle de récepteur GPS,

(ii) une formation pratique donnée à l'aide d'un des moyens suivants :

(A) un exemplaire non installé du modèle de récepteur GPS qui sera utilisé ou un simulateur de ce même modèle,

(B) une simulation informatisée du modèle de récepteur GPS qui sera utilisé,

(C) le récepteur GPS qui sera utilisé, l'aéronef étant immobile,

(iii) dans le cas d'un récepteur GPS qui n'est pas intégré au système de gestion de vol (récepteur GPS installé sur le tableau de bord) :

(A) une formation portant sur les éléments suivants :

(I) le système GPS et sa théorie de fonctionnement,

(II) les composants du système GPS et l'équipement d'aéronef,

(III) le réseau de satellites,

(IV) le nombre minimal de satellites exigés pour la navigation bidimensionnelle et tridimensionnelle,

(V) le concept de base de la télémétrie,

(VI) les facteurs qui influent sur la précision des signaux GPS,

(VII) le Système géodésique mondial — 1984 et l'incidence de l'utilisation d'un autre référentiel,

(VIII) les facteurs humains associés à l'utilisation du système GPS et les mesures à prendre pour réduire les erreurs ou les éliminer,

(IX) le cas échéant, les procédures d'utilisation normalisées de l'exploitant privé relatives à l'utilisation du récepteur GPS,

(X) les procédures de l'exploitant privé pour signaler les problèmes du système GPS et les erreurs de la base de données du récepteur GPS,

(B) une formation sur l'exécution des tâches opérationnelles suivantes :

(I) la sélection du mode d'utilisation opérationnel approprié,

(II) le rappel des catégories d'information contenues dans la base de données du récepteur GPS,

(III) la prédiction de la disponibilité du contrôle autonome de l'intégrité par le récepteur (RAIM),

(IV) l'entrée des points de cheminement définis par l'utilisateur et leur vérification,

(IX) indicating waypoint passage,

(X) using the "direct to" function,

(XI) linking the enroute portion of a flight plan to the GPS approach,

(XII) conducting standard instrument departures, standard terminal area arrivals, terminal area procedures and holds,

(XIII) retrieving, verifying and conducting GPS stand-alone approaches, and

(XIV) conducting GPS missed approaches,

(C) training in the performance of the following operational and serviceability checks:

(I) the currency of the database and whether it covers the area of operation,

(II) GPS receiver serviceability,

(III) RAIM status,

(IV) sensitivity of the course deviation indicator,

(V) availability of position indication, and

(VI) number of satellites acquired and, if the GPS receiver provides it, satellite position information, and

(D) training to recognize and take appropriate action in response to GPS receiver warnings and messages,

(iv) in the case of a GPS receiver integrated with the flight management system (GPS/FMS),

(A) training in

(I) the GPS and its theory of operation,

(II) GPS components and aircraft equipment,

(III) the composition of the satellite constellation,

(IV) the minimum number of satellites required for two- and three-dimensional navigation,

(V) the basic concept of satellite ranging,

(VI) the factors affecting the accuracy of GPS signals,

(VII) the World Geodetic System 1984 datum and the effect of using any other datum, and

(VIII) the human factors associated with the use of the GPS and how errors can be reduced or eliminated,

(B) training in the performance of the following operational tasks:

(I) predicting the availability of the RAIM,

(II) linking the enroute portion of a flight plan to the GPS approach,

(III) conducting GPS stand-alone approaches, and

(IV) conducting GPS missed approaches,

(C) training in the performance of the following serviceability checks:

(I) RAIM status,

(II) sensitivity of the course deviation indicator, and

(III) number of satellites acquired and, if the GPS provides it, satellite position information, and

(D) training to recognize and take appropriate action in response to GPS receiver warnings and messages, and

(v) in-flight training

(A) in the use of the GPS for approaches and other associated duties for each crew position that the flight crew member is to occupy,

(B) in

(I) an aircraft, or

(II) a full flight simulator that is equipped with the same model of GPS receiver that is installed in the private operator's aircraft or a model with a user interface comparable to the user interface of that GPS receiver, and

(V) le rappel des points de cheminement de la base de données du récepteur GPS et leur vérification,

(VI) l'interprétation des données de navigation du système GPS provenant de l'affichage, y compris la latitude, la longitude, la distance et le cap de ralliement du point de cheminement, l'indicateur d'écart de route, la route à suivre, la route réellement suivie, la route réelle et l'erreur latérale de route,

(VII) l'interception et le maintien des routes définies par le système GPS,

(VIII) l'établissement des données de navigation nécessaires à l'exécution du vol, y compris la vitesse-sol et l'heure d'arrivée prévue au prochain point de cheminement et à destination,

(IX) la reconnaissance du passage des points de cheminement,

(X) l'utilisation de la fonction de direction « direct to »,

(XI) le raccordement de la partie en route du plan de vol avec l'approche GPS,

(XII) l'exécution des départs normalisés aux instruments, des arrivées normalisées en régions terminales, des procédures en régions terminales et des attentes,

(XIII) l'extraction, la vérification et l'exécution des approches GPS autonomes,

(XIV) l'exécution des approches GPS interrompues,

(C) une formation sur l'exécution des vérifications opérationnelles et des vérifications d'état de fonctionnement suivantes :

(I) l'actualité de la base de données et si celle-ci couvre la zone d'utilisation,

(II) l'état de fonctionnement du récepteur GPS,

(III) l'état du RAIM,

(IV) la sensibilité de l'indicateur d'écart de route,

(V) la disponibilité de l'indicateur de position,

(VI) le nombre de satellites captés et leurs coordonnées de position, si le récepteur GPS fournit ces coordonnées,

(D) une formation sur la reconnaissance et la prise de mesures appropriées en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GPS,

(iv) dans le cas d'un récepteur GPS intégré au système de gestion de vol (GPS/FMS) :

(A) une formation portant sur les éléments suivants :

(I) le système GPS et sa théorie de fonctionnement,

(II) les composants du système GPS et l'équipement d'aéronef,

(III) le réseau des satellites,

(IV) le nombre minimal de satellites exigés pour la navigation bidimensionnelle et tridimensionnelle,

(V) le concept de base de la télémétrie,

(VI) les facteurs qui influent sur la précision des signaux GPS,

(VII) le Système géodésique mondial — 1984 et l'incidence de l'utilisation d'un autre référentiel,

(VIII) les facteurs humains associés à l'utilisation du système GPS et les mesures à prendre pour réduire les erreurs ou les éliminer,

(B) une formation sur l'exécution des tâches opérationnelles suivantes :

(I) la prédiction de la disponibilité RAIM,

(II) le raccordement de la partie en route du plan de vol avec l'approche GPS,

(C) provided by a pilot who

(I) has received training on the same model of GPS receiver that is installed in the private operator's aircraft or a model with a user interface comparable to the user interface of that GPS receiver, and

(II) has demonstrated, to the person who provided the training referred to in subclause (I), proficiency in the use of the same model of GPS receiver that is installed in the private operator's aircraft or a model with a user interface comparable to the user interface of that GPS receiver;

(*c*) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to conduct an instrument approach using a GPS receiver in accordance with this section;

(*d*) the coverage area of the GPS receiver database is compatible with the area of operation and the type of operation to be conducted by the private operator;

(*e*) the private operator has established procedures to ensure that

(i) the GPS receiver database is updated so that it remains current, and

(ii) the flight crew members communicate any information in respect of GPS receiver database errors to the private operator's other personnel, to the GPS receiver database provider and to the Minister;

(*f*) conducting an instrument approach using a GPS receiver does not adversely affect the duties and responsibilities of the flight crew members from the moment that the aircraft turns inbound on the final approach course to either the moment that it lands or the moment that it is established in the climb configuration on a missed approach;

(*g*) if the aircraft can be operated by two flight crew members, the GPS course deviation and distance displays are located at each pilot station and within the primary field of vision of the flight crew member who occupies the pilot station;

(*h*) if the aircraft can be operated by one flight crew member, the GPS course deviation and distance displays are located at the pilot station normally occupied by the pilot-in-command and within the primary field of vision of the flight crew member;

(*i*) if the aircraft can be operated by one flight crew member, but is operated by two flight crew members,

(i) the control display unit that is linked to the GPS receiver is centrally located in relation to the two pilot stations and provides navigation information that is visible to the pilot-not-flying, or

(ii) the GPS course deviation and distance displays are located at each pilot station and within the primary field of vision of the flight crew member who occupies the pilot station;

(*j*) the private operator has specified which pilot station the pilot flying and the pilot-not-flying are required to occupy during the conduct of an instrument approach using a GPS receiver, taking into account the location and model of the GPS receiver;

(*k*) in the case of an aircraft in which both the GPS guidance information and the distance measuring equipment (DME) information appears on the horizontal situation indicator (HSI) display, the private operator has established GPS approach procedures making it possible for flight crew members to deactivate the DME if it is not required for conducting an instrument approach using a GPS receiver;

(*l*) the private operator has established procedures for programming the GPS receiver to ensure that

(III) l'exécution des approches GPS autonomes,

(IV) l'exécution des approches GPS interrompues,

(C) une formation sur l'exécution des vérifications d'état de fonctionnement suivantes :

(I) l'état du RAIM,

(II) la sensibilité de l'indicateur d'écart de route,

(III) le nombre de satellites captés et leurs coordonnées de position, si le récepteur GPS fournit ces données,

(D) une formation sur la reconnaissance et la prise de mesures appropriées en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GPS,

(v) une formation donnée en vol qui, à la fois :

(A) porte sur l'utilisation du système GPS pour les approches et les autres fonctions connexes pour chaque poste d'équipage que le membre d'équipage de conduite occupera,

(B) est donnée :

(I) soit à bord d'un aéronef,

(II) soit dans un simulateur de vol complet muni du même modèle de récepteur GPS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou d'un modèle muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle de ce récepteur GPS,

(C) est donnée par un pilote qui satisfait aux exigences suivantes :

(I) il a reçu une formation au moyen du même modèle de récepteur GPS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou d'un modèle muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle de ce récepteur GPS,

(II) il a démontré à la personne qui lui a donné la formation visée à la subdivision (I) qu'il est apte à utiliser de façon compétente le même modèle de récepteur GPS installé à bord des aéronefs de l'exploitant privé ou un modèle muni d'une interface d'utilisateur comparable à celle de ce récepteur GPS;

c) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est apte à effectuer une approche aux instruments au moyen d'un récepteur GPS conformément au présent article;

d) la zone de couverture de la base de données du récepteur GPS est compatible avec la zone d'exploitation et le type de vol qu'effectuera l'exploitant privé;

e) l'exploitant privé a établi des procédures pour que, à la fois :

(i) la base de données du récepteur GPS soit mise à jour et que ses données soient actuelles,

(ii) les membres d'équipage de conduite communiquent tout renseignement relativement aux erreurs dans la base de données du récepteur GPS aux autres membres du personnel de l'exploitant privé, au fournisseur de base de données du récepteur GPS et au ministre;

f) le fait d'effectuer une approche aux instruments au moyen du récepteur GPS ne nuit ni aux tâches ni aux responsabilités des membres d'équipage de conduite, entre le moment où l'aéronef effectue un virage de rapprochement vers sa trajectoire d'approche finale et le moment de l'atterrissage ou le moment où il s'est remis en configuration de remontée dans le cas d'une procédure d'approche interrompue;

g) si l'aéronef peut être utilisé par deux membres d'équipage de conduite, un affichage d'écart de route et de distance GPS est installé à chaque poste pilote et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui occupe ce poste;

h) si l'aéronef peut être utilisé par un membre d'équipage de conduite, l'affichage d'écart de route et de distance GPS est

(i) approach waypoints are verified against an aeronautical information publication,

(ii) the approach mode is armed, and

(iii) the cockpit NAV source switches and the automated flight control system guidance source switches are selected and verified;

(*m*) the private operator has established procedures for responding to GPS receiver warnings and messages, including RAIM warnings; and

(*n*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

installé au poste pilote que le commandant de bord occupe en temps normal et situé dans le champ de vision principal de ce membre;

i) si l'aéronef peut être utilisé par un membre d'équipage de conduite, mais qu'il est utilisé par deux membres d'équipage de conduite :

(i) soit le panneau de commande et d'affichage relié au récepteur GPS est installé au centre par rapport aux deux postes pilotes et fournit les renseignements de navigation qui sont visibles pour le pilote qui n'est pas aux commandes,

(ii) soit l'affichage d'écart de route et de distance GPS est installé à chaque poste pilote et situé dans le champ de vision principal du membre d'équipage de conduite qui occupe ce poste;

j) l'exploitant privé a précisé quels postes pilotes le pilote aux commandes et le pilote qui n'est pas aux commandes doivent occuper au cours d'une approche aux instruments au moyen du récepteur GPS, compte tenu de l'emplacement et du modèle du récepteur GPS;

k) dans le cas d'un aéronef dans lequel les données de guidage GPS et celles de l'équipement de mesure de distance (DME) sont affichées sur l'indicateur de situation horizontale (HSI), l'exploitant privé a établi des procédures d'approche GPS permettant aux membres d'équipage de conduite de désélectionner le DME si celui-ci n'est pas exigé pour effectuer l'approche aux instruments au moyen d'un récepteur GPS;

l) l'exploitant privé a établi des procédures visant la programmation du récepteur GPS pour que, à la fois :

(i) les points de cheminement d'approche soient vérifiés avec une publication d'information aéronautique,

(ii) le mode d'approche soit enclenché,

(iii) les commutateurs de source NAV et les commutateurs de source du système de pilotage automatique du poste de pilotage soient sélectionnés et vérifiés;

m) l'exploitant privé a établi des procédures pour la prise de mesures en réponse aux avertissements et aux messages du récepteur GPS, y compris aux avertissements relativement au RAIM;

n) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Instrument Approaches — *Restricted Canada Air Pilot*

604.25 Despite subsection 602.128(1) of the Regulations, a person may conduct, in an aircraft, an instrument approach that is not in accordance with an instrument procedure specified in the *Canada Air Pilot* for an aerodrome, if

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) in the case of a restricted instrument procedure specified in the *Restricted Canada Air Pilot*, the person conducts the approach in accordance with the requirements set out in that document in respect of the procedure; and

(*c*) in the case of a specialized restricted instrument procedure specified in the *Restricted Canada Air Pilot*,

(i) the person conducts the approach in accordance with the requirements set out in that document in respect of the procedure,

(ii) every flight crew member on board the aircraft has received the training necessary to mitigate the risks or hazards associated with that procedure with respect to the safety of the aircraft, persons or property,

Approches aux instruments — *Canada Air Pilot restreint*

604.25 Malgré le paragraphe 602.128(1) du Règlement, il est permis d'effectuer, à bord d'un aéronef, une approche aux instruments qui n'est pas conforme à une procédure aux instruments précisée dans le *Canada Air Pilot* pour un aérodrome si les conditions suivantes sont respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) dans le cas d'une procédure aux instruments restreinte précisée dans le *Canada Air Pilot restreint*, la personne effectue l'approche conformément aux exigences prévues dans ce document à l'égard de cette procédure;

c) dans le cas d'une procédure aux instruments restreinte spécialisée qui est précisée dans le *Canada Air Pilot restreint* :

(i) la personne effectue l'approche conformément aux exigences prévues dans ce document à l'égard de cette procédure,

(ii) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation nécessaire pour atténuer les risques ou les dangers que comporte cette procédure à l'égard de la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens,

(iii) the person conducts the approach in accordance with the operational procedures

(A) established by the Minister in accordance with criteria set out in a document approved by the civil aviation authority of a foreign state or by ICAO in respect of the specialized restricted instrument procedure, or

(B) established by the Minister taking into account the following criteria:

(I) the environmental conditions at the aerodrome where the approach is to be conducted,

(II) the nature of the risks or hazards to the safety of the aircraft, persons or property and the measures that are necessary to mitigate or remove those risks or hazards, and

(III) the level of safety provided by those operational procedures,

(iv) the aircraft meets the requirements specified in the temporary private operator certificate for conducting the approach,

(v) the private operator meets the requirements specified in the temporary private operator certificate for conducting the approach, and

(vi) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

Terminal and Enroute Area Navigation Operations (RNAV 1 and RNAV 2)

604.26 No person shall operate an aircraft in accordance with separation criteria, terrain clearance criteria and any other criteria in respect of RNAV 1 or RNAV 2 operations unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received training in

(i) pre-flight procedures for initialisation, loading and verification of the area navigation system,

(ii) the normal operation of the area navigation system,

(iii) procedures for manually updating the area navigation system's position,

(iv) the method of monitoring and cross-checking the area navigation system,

(v) the operation of the area navigation system in the compass unreliability area,

(vi) malfunction procedures,

(vii) terminal area procedures,

(viii) waypoint symbology, plotting procedures and record-keeping duties and practices,

(ix) timekeeping procedures,

(x) post-flight performance checks,

(xi) flight planning applicable to RNAV 1 or RNAV 2 operations,

(xii) navigation performance requirements applicable to RNAV 1 or RNAV 2 operations,

(xiii) enroute procedures applicable to RNAV 1 or RNAV 2 operations, and

(xiv) contingency procedures applicable to RNAV 1 or RNAV 2 operations;

(*c*) the aircraft is eligible in accordance with the criteria set out in section 3.3.2.4 of Chapter 3 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*d*) the aircraft is equipped as specified in section 3.3.3 of that Chapter of the PBN Manual;

(iii) la personne effectue l'approche conformément aux procédures opérationnelles qui, selon le cas :

(A) sont établies par le ministre conformément aux critères figurant dans un document approuvé par l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger ou l'OACI à l'égard de la procédure aux instruments restreinte spécialisée,

(B) sont établies par le ministre compte tenu des critères suivants :

(I) les conditions environnementales à l'aérodrome où l'approche sera effectuée,

(II) la nature des risques ou des dangers pour la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens et les mesures nécessaires pour atténuer ou éliminer ces risques ou ces dangers,

(III) le niveau de sécurité offert par ces procédures opérationnelles,

(iv) l'aéronef est conforme aux exigences précisées dans le certificat d'exploitation privée provisoire pour effectuer l'approche,

(v) l'exploitant privé satisfait aux exigences précisées dans le certificat d'exploitation privée provisoire pour effectuer l'approche,

(vi) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Opérations de navigation de surface en région terminale et en route (RNAV 1 et RNAV 2)

604.26 Il est interdit d'utiliser un aéronef conformément aux critères d'espacement, aux critères de marge de franchissement du relief et aux autres critères applicables aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2, à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu une formation portant sur les éléments suivants :

(i) les procédures avant vol relatives à l'initialisation, au chargement et à la vérification du système de navigation de surface,

(ii) le fonctionnement normal du système,

(iii) la procédure de mise à jour manuelle de la position du système,

(iv) la méthode de surveillance et de contre-vérification du système,

(v) l'utilisation du système dans une région d'incertitude compas,

(vi) les procédures à suivre en cas de mauvais fonctionnement,

(vii) les procédures à suivre en régions terminales,

(viii) les symboles des points de cheminement, les procédures de relevé de positions et les tâches et les pratiques de tenue des registres,

(ix) les procédures de tenue de temps,

(x) les vérifications de performance après vol,

(xi) la planification de vols qui est applicable aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2,

(xii) les exigences en matière de performances de navigation qui sont applicables aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2,

(xiii) les procédures en route qui sont applicables aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2,

(xiv) les procédures à suivre en cas d'imprévu qui sont applicables aux opérations RNAV 1 ou RNAV 2;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the standards set out in sections 3.3.4.1 and 3.3.6 of that Chapter of the PBN Manual;

(*f*) the private operator has performed the actions referred to in sections 3.3.2.5.5, 3.3.4.1.1, 3.3.4.1.3 to 3.3.4.1.5 and 3.3.4.2 to 3.3.4.5 of that Chapter of the PBN Manual;

(*g*) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this section; and

(*h*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

RNP 4 Separation Criteria

604.27 No person shall operate an aircraft in accordance with RNP 4 separation criteria unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received the training referred to in paragraph 604.26(*b*);

(*c*) the aircraft is eligible in accordance with the criteria set out in section 1.3.2.3 of Chapter 1 of Part C of Volume II of the PBN Manual;

(*d*) the aircraft is equipped as specified in sections 1.3.3.1, 1.3.4.2 and 1.3.4.3.1 of that Chapter of the PBN Manual;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the standards set out in sections 1.3.3.2, 1.3.3.3 to 1.3.3.7 and 1.3.6.1 of that Chapter of the PBN Manual;

(*f*) the private operator has performed the actions referred to in sections 1.3.2.4.6, 1.3.4.1, 1.3.4.3.2 to 1.3.4.3.4, 1.3.6.2 and 1.3.6.3 of that Chapter of the PBN Manual; and

(*g*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

RNAV 5 Separation Criteria

604.28 No person shall operate an aircraft in accordance with RNAV 5 separation criteria unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) every flight crew member on board the aircraft has received the training referred to in paragraph 604.26(*b*);

(*c*) the aircraft is eligible in accordance with the criteria set out in section 2.3.2.4 of Chapter 2 of Part B of Volume II of the PBN Manual;

(*d*) the aircraft is equipped as specified in the portion of section 2.3.3 of that Chapter of the PBN Manual before section 2.3.3.1;

(*e*) the equipment referred to in paragraph (*d*) meets the standards set out in sections 2.3.3.1 to 2.3.3.3 of that Chapter of the PBN Manual;

(*f*) the private operator has performed the actions referred to in sections 2.3.2.5.6 and 2.3.4 of that Chapter of the PBN Manual; and

c) l'aéronef est admissible conformément aux critères prévus à l'article 3.3.2.4 du chapitre 3 de la partie B du volume II du manuel PBN;

d) l'aéronef est muni de l'équipement précisé à l'article 3.3.3 du même chapitre du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes prévues aux articles 3.3.4.1 et 3.3.6 du même chapitre du manuel PBN;

f) l'exploitant privé a pris les mesures visées aux articles 3.3.2.5.5, 3.3.4.1.1, 3.3.4.1.3 à 3.3.4.1.5 et 3.3.4.2 à 3.3.4.5 du même chapitre du manuel PBN;

g) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est en mesure d'utiliser l'aéronef conformément au présent article;

h) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Critères d'espacement RNP 4

604.27 Il est interdit d'utiliser un aéronef conformément aux critères d'espacement RNP 4 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation visée à l'alinéa 604.26*b*);

c) l'aéronef est admissible conformément aux critères prévus à l'article 1.3.2.3 du chapitre 1 de la partie C du volume II du manuel PBN;

d) l'aéronef est muni de l'équipement précisé aux articles 1.3.3.1, 1.3.4.2 et 1.3.4.3.1 du même chapitre du manuel PBN;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes prévues aux articles 1.3.3.2, 1.3.3.3 à 1.3.3.7 et 1.3.6.1 du même chapitre du manuel PBN;

f) l'exploitant privé a pris les mesures visées aux articles 1.3.2.4.6, 1.3.4.1, 1.3.4.3.2 à 1.3.4.3.4, 1.3.6.2 et 1.3.6.3 du même chapitre du manuel PBN;

g) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Critères d'espacement RNAV 5

604.28 Il est interdit d'utiliser un aéronef conformément aux critères d'espacement RNAV 5 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation visée à l'alinéa 604.26*b*);

c) l'aéronef est admissible conformément aux critères prévus à l'article 2.3.2.4 du chapitre 2 de la partie B du volume II du manuel PBN;

d) l'aéronef est muni de l'équipement précisé dans le passage de l'article 2.3.3 du même chapitre du manuel PBN précédant l'article 2.3.3.1;

e) l'équipement visé à l'alinéa *d*) est conforme aux normes prévues aux articles 2.3.3.1 à 2.3.3.3 du même chapitre du manuel PBN;

f) l'exploitant privé a pris les mesures visées aux articles 2.3.2.5.6 et 2.3.4 du même chapitre du manuel PBN;

(*g*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

Precision Approaches — CAT II and CAT III

604.29 No person shall conduct a CAT II or a CAT III precision approach in an aircraft unless

(*a*) the requirements of section 602.128 of the Regulations are met;

(*b*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*c*) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to operate the aircraft in accordance with this section; and

(*d*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this section.

Operations Specifications Authorized by the Minister

604.30 (1) No person shall conduct, in an aircraft, an operation in respect of an operations specification that is not set out in sections 604.17 to 604.29 unless

(*a*) the private operator responsible for the aircraft is authorized to do so in its temporary private operator certificate;

(*b*) the Minister has authorized the operations specification in accordance with subsection (3);

(*c*) every flight crew member on board the aircraft has received the training specified by the Minister under subsection (2);

(*d*) every flight crew member on board the aircraft has demonstrated to the Minister the ability to conduct the operation in accordance with the technical requirements and to take the measures that are necessary to manage or mitigate the risks in respect of that operation; and

(*e*) the private operator's operations manual contains procedures to ensure that the private operator meets the requirements of this subsection.

(2) The Minister shall specify the training referred to in paragraph (1)(*c*) taking into account

(*a*) any training that is recommended by the civil aviation authority of a foreign state or by ICAO in respect of an operations specification;

(*b*) the risks and hazards associated with the operations specification with respect to the safety of the aircraft, persons or property; and

(*c*) the level of safety required by the operation.

(3) The Minister shall authorize an operations specification that is not set out in sections 604.17 to 604.29 if

(*a*) the operations specification is subject to

(i) technical requirements established by the civil aviation authority of a foreign state or by ICAO, or

(ii) a third party submission in respect of technical requirements and risk mitigation measures;

(*b*) in the case referred to in subparagraph (*a*)(i), the adoption of the operations specification is necessary for the conduct of flights abroad and in Canada by private operators and those flights can be conducted in a safe manner; and

(*c*) in the case referred to in subparagraph (*a*)(ii), technical requirements and risk mitigation measures are sufficient to

g) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Approches de précision — CAT II et CAT III

604.29 Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef, une approche de précision de CAT II ou de CAT III à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les exigences de l'article 602.128 du Règlement sont respectées;

b) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

c) tout membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef démontre au ministre qu'il est en mesure de l'effectuer conformément au présent article;

d) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures afin de veiller à ce que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent article.

Spécifications d'exploitation autorisées par le ministre

604.30 (1) Il est interdit d'effectuer, à bord d'un aéronef, une activité relative à une spécification d'exploitation qui n'est pas prévue aux articles 604.17 à 604.29 à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) l'exploitant privé responsable de l'aéronef y est autorisé aux termes de son certificat d'exploitation privée provisoire;

b) le ministre a autorisé cette spécification d'exploitation conformément au paragraphe (3);

c) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a reçu la formation précisée par le ministre en vertu du paragraphe (2);

d) chaque membre d'équipage de conduite à bord de l'aéronef a démontré au ministre qu'il est en mesure d'effectuer cette activité conformément aux exigences techniques et de prendre les mesures nécessaires pour gérer ou atténuer les risques à l'égard de celle-ci;

e) le manuel d'exploitation de l'exploitant privé contient des procédures pour que l'exploitant privé satisfasse aux exigences du présent paragraphe.

(2) Le ministre précise la formation visée à l'alinéa (1)*c*) en tenant compte de ce qui suit :

a) toute formation recommandée par l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger ou l'OACI à l'égard de cette spécification d'exploitation;

b) les risques et les dangers que comporte cette spécification d'exploitation à l'égard de la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens;

c) le niveau de sécurité exigé par cette activité.

(3) Le ministre autorise une spécification d'exploitation qui n'est pas prévue aux articles 604.17 à 604.29 si les conditions suivantes sont respectées :

a) cette spécification d'exploitation est assujettie, selon le cas :

(i) aux exigences techniques établies par l'autorité de l'aviation civile d'un État étranger ou l'OACI,

(ii) à une soumission d'une tierce partie traitant d'exigences techniques et de mesures d'atténuation des risques;

b) dans le cas visé au sous-alinéa *a*)(i), l'adoption de cette spécification d'exploitation est nécessaire à l'exécution de vols à l'étranger et au Canada par des exploitants privés, et ces vols peuvent être effectués de façon sécuritaire;

ensure the safety of the flights to be conducted by private operators and will not have an adverse effect on aviation safety.

Division V — Flight Operations — Passengers

Flight Attendants

604.31 (1) Subject to subsection (2), no person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate and that has more than 12 passengers on board unless the crew includes one flight attendant for each unit of 40 passengers or for each portion of such a unit.

(2) A flight attendant is not required on board an aircraft with 13 to 19 passengers if

(*a*) the aircraft is equipped with a pilot-in-command station and a second-in-command station and is operated by a pilot-in-command and a second-in-command;

(*b*) the passenger cabin is readily accessible from the flight deck; and

(*c*) the flight crew members are able to exercise supervisory control over the passengers during flight by visual and aural means.

Cabin Safety

604.32 (1) In the case of an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate, no person shall move the aircraft on the surface, direct that the aircraft be moved or conduct a take-off in the aircraft unless

(*a*) safety belts are adjusted and fastened in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*) of the Regulations, infants are held in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*) of the Regulations and persons using child restraint systems are secured in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*) of the Regulations;

(*b*) subject to subsection (5), seat backs are secured in the upright position;

(*c*) chair tables are stowed;

(*d*) carry-on baggage is stowed; and

(*e*) no seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, including by a passenger who has not been informed as to how that exit operates.

(2) No person shall conduct a landing in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless

(*a*) passengers have been directed to

(i) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*) of the Regulations, hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*) of the Regulations and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*) of the Regulations,

(ii) subject to subsection (5), secure their seat backs in the upright position,

(iii) stow their chair tables, and

(iv) stow their carry-on baggage; and

(*b*) if a seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the

c) dans le cas visé au sous-alinéa *a*)(ii), les exigences techniques et les mesures d'atténuation des risques sont suffisantes pour assurer la sécurité des vols qui sont effectués par des exploitants privés et n'auront pas d'effets néfastes sur la sécurité aérienne.

Section V — opérations aériennes — passagers

Agents de bord

604.31 (1) Sous réserve du paragraphe (2), il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire et qui a plus de 12 passagers à bord à moins que l'équipage ne comprenne un agent de bord par tranche de 40 passagers ou fraction de celle-ci.

(2) La présence d'un agent de bord n'est pas exigée à bord d'un aéronef ayant de 13 à 19 passagers si les conditions suivantes sont respectées :

a) l'aéronef est muni d'un poste de commandant de bord et d'un poste de commandant en second et est utilisé par un commandant de bord et un commandant en second;

b) la cabine passagers est facilement accessible du poste de pilotage;

c) les membres d'équipage de conduite sont en mesure d'exercer une surveillance des passagers au cours du vol par des moyens visuels et des moyens de communication orale.

Sécurité dans la cabine

604.32 (1) Il est interdit, dans le cas d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire, de procéder au mouvement de cet aéronef à la surface, d'ordonner son mouvement ou d'en effectuer le décollage à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les ceintures de sécurité sont bouclées et réglées conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*) du Règlement, les enfants en bas âge sont retenus conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) de ce règlement et les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant sont attachées conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*) de ce règlement;

b) sous réserve du paragraphe (5), le dossier des sièges est en position verticale;

c) les tablettes sont rangées;

d) les bagages de cabine sont rangés;

e) aucun siège adjacent à une issue de secours n'est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, y compris un passager qui n'a pas été informé du fonctionnement de cette issue.

(2) Il est interdit d'effectuer l'atterrissage d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire à moins que les conditions suivantes ne soient respectées :

a) les passagers ont reçu l'ordre :

(i) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*) du Règlement, de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) de ce règlement et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*) de ce règlement,

(ii) sous réserve du paragraphe (5), de mettre en position verticale le dossier de leur siège,

(iii) de ranger leur tablette,

(iv) de ranger leurs bagages de cabine;

safety of passengers or crew members during an evacuation, the passenger has been directed to move to another seat.

(3) The pilot-in-command of an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate shall, in the event of an emergency and if time and circumstances permit,

(*a*) direct passengers to

(i) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*) of the Regulations, hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*) of the Regulations and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*) of the Regulations,

(ii) subject to subsection (5), secure their seat backs in the upright position,

(iii) stow their chair tables,

(iv) stow their carry-on baggage,

(v) review the safety features card and assume the brace position until the aircraft stops moving, and

(vi) in the event of an emergency over water, don their life preservers; and

(*b*) if a seat located at an emergency exit is occupied by a passenger whose presence in that seat could adversely affect the safety of passengers or crew members during an evacuation, direct the passenger to move to another seat.

(4) The pilot-in-command of an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate shall, if the "fasten safety belt" sign is turned on during the flight, direct passengers to

(*a*) adjust and fasten their safety belts in accordance with paragraph 605.26(1)(*a*) of the Regulations, hold infants in accordance with paragraph 605.26(1)(*b*) of the Regulations and secure persons using child restraint systems in accordance with paragraph 605.26(1)(*c*) of the Regulations; and

(*b*) stow their carry-on baggage.

(5) The seat of a passenger who is certified by a physician as unable to sit upright may remain in the reclining position during movement on the surface, take-off and landing if

(*a*) the passenger is seated in a location that would not restrict the evacuation of the aircraft;

(*b*) the passenger is not seated in a row that is next to or immediately in front of an emergency exit; and

(*c*) the seat immediately behind the passenger's seat is vacant.

Fuelling with Passengers on Board

604.33 (1) Despite section 602.09 of the Regulations, a person may permit the fuelling of an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate and that has passengers on board — or that has passengers embarking or disembarking — if

(*a*) in order for persons on board the aircraft to be provided with prompt notification of a situation that could threaten their safety, two-way communication is maintained between the ground personnel who supervise the fuelling and a person on board the aircraft who has received training in respect of emergency evacuation procedures for that type of aircraft;

(*b*) in respect of an aircraft that is an aeroplane,

(i) no engine is running unless it is equipped with a propeller brake and that brake is set, and

b) si un siège adjacent à une issue de secours est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, celui-ci a reçu l'ordre de changer de siège.

(3) En cas d'urgence et si le temps et les circonstances le permettent, le commandant de bord d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire :

a) ordonne aux passagers :

(i) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*) du Règlement, de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) de ce règlement et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*) de ce règlement,

(ii) sous réserve du paragraphe (5), de mettre en position verticale le dossier de leur siège,

(iii) de ranger leur tablette,

(iv) de ranger leurs bagages de cabine,

(v) de revoir la carte des mesures de sécurité et d'adopter la position de protection jusqu'à l'arrêt de l'aéronef,

(vi) dans le cas d'une urgence au-dessus d'un plan d'eau, de mettre leur gilet de sauvetage;

b) si un siège adjacent à une issue de secours est occupé par un passager dont la présence dans ce siège risquerait de compromettre la sécurité des passagers ou des membres d'équipage pendant une évacuation, ordonne à celui-ci de changer de siège.

(4) Si la consigne lumineuse de boucler la ceinture de sécurité est allumée durant le vol, le commandant de bord d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire ordonne aux passagers :

a) de boucler et de régler leur ceinture de sécurité conformément à l'alinéa 605.26(1)*a*) du Règlement, de retenir les enfants en bas âge conformément à l'alinéa 605.26(1)*b*) de ce règlement et d'attacher les personnes qui utilisent un ensemble de retenue d'enfant conformément à l'alinéa 605.26(1)*c*) de ce règlement;

b) de ranger leurs bagages de cabine.

(5) Le siège d'un passager qui est incapable de se tenir assis le dos droit et dont l'incapacité est attestée par un médecin peut demeurer en position inclinée pendant le mouvement à la surface, le décollage et l'atterrissage si les conditions suivantes sont respectées :

a) le passager n'occupe pas un siège qui nuirait à l'évacuation de l'aéronef;

b) il n'occupe pas un siège dans une rangée située à côté d'une issue de secours ou juste devant celle-ci;

c) le siège situé directement derrière le sien n'est pas occupé.

Avitaillement en carburant avec passagers à bord

604.33 (1) Malgré l'article 602.09 du Règlement, toute personne peut permettre l'avitaillement en carburant d'un aéronef qui est précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire et qui a des passagers à son bord, ou qui a des passagers qui y montent ou en descendent, si les exigences suivantes sont respectées :

a) pour que les personnes à bord de l'aéronef puissent être avisées immédiatement d'une situation qui pourrait menacer leur sécurité, une communication bilatérale est assurée entre le personnel au sol qui supervise l'avitaillement en carburant et une personne qui se trouve à bord de l'aéronef et qui a reçu une formation sur les procédures d'évacuation d'urgence applicables à ce type d'aéronef;

(ii) the aircraft flight manual refers to an engine that has a propeller brake as an auxiliary power unit;

(*c*) no ground power generator or other electrical ground power supply is being connected to or disconnected from the aircraft;

(*d*) no combustion heater installed on the aircraft is being used;

(*e*) every combustion heater used in the vicinity of the aircraft has a marking, applied by the manufacturer, indicating that it is manufactured to Canadian Standards Association (CSA) or Underwriters' Laboratories of Canada (ULC) standards;

(*f*) no high-energy-emitting equipment, including high-frequency radios and airborne weather radar, is being operated unless the aircraft flight manual contains procedures for its use during fuelling and those procedures are followed;

(*g*) no aircraft battery is being removed or being installed;

(*h*) no external battery charger is being operated or is being connected to or disconnected from an aircraft battery;

(*i*) no auxiliary power unit having an efflux that discharges into the fuelling safety zone — which extends three metres (10 feet) radially from the filling and venting points on the aircraft and from the fuelling equipment — is started after filler caps are removed or fuelling connections are made;

(*j*) no auxiliary power unit that is stopped is restarted until the flow of fuel has ceased, unless the aircraft flight manual establishes procedures for restarting it during fuelling and those procedures are followed;

(*k*) no tool that is likely to produce a spark or electric arc is being used;

(*l*) no photographic equipment is being used within three metres (10 feet) of the filling or venting points on the aircraft or the fuelling equipment;

(*m*) fuelling is suspended if there is a lightning discharge within eight kilometres of the aerodrome;

(*n*) the fuelling is carried out in accordance with the aircraft manufacturer's instructions;

(*o*) the aircraft emergency lighting system, if any, is armed or on;

(*p*) "no smoking" signs, if any, on board the aircraft are illuminated;

(*q*) no passenger is operating a portable electronic device or smoking or otherwise producing a source of ignition;

(*r*) two exits — one of which is the door through which passengers embarked — are clear and are available for immediate use by passengers and crew members in the event of an evacuation;

(*s*) the escape route from each of the exits referred to in paragraph (*r*) is clear and is available for immediate use by passengers and crew members in the event of an evacuation;

(*t*) a person who is authorized by the private operator to suspend fuelling is on board the aircraft and is ready to direct the suspension of fuelling if a requirement of this subsection ceases to be met;

(*u*) a means of evacuation is in place at the door used for embarking and disembarking passengers, is free of obstruction and is available for immediate use by passengers and crew members;

(*v*) the person on board the aircraft who is referred to in paragraph (*a*) is ready to initiate and direct an evacuation and is at or near the door referred to in paragraph (*u*); and

(*w*) the embarkation door is open, unless

(i) a crew member determines that, for climatic reasons, it is desirable to close it,

(ii) a crew member is on board the aircraft, and

(iii) the door

b) s'il s'agit d'un avion :

(i) aucun moteur n'est en marche, sauf s'il est doté d'un frein d'hélice et que celui-ci est serré,

(ii) le manuel de vol de l'aéronef indique qu'un moteur doté d'un frein d'hélice est un groupe auxiliaire de bord;

c) aucun groupe de parc ni aucune autre source d'alimentation électrique de parc ne sont en train d'être branchés à l'aéronef ou débranchés de celui-ci;

d) aucun réchauffeur à combustion installé à bord de l'aéronef n'est en marche;

e) les réchauffeurs à combustion utilisés à proximité de l'aéronef portent une marque, apposée par le fabricant, qui indique qu'ils sont fabriqués selon les normes de l'Association canadienne de normalisation (CSA) ou des Laboratoires des assureurs du Canada (ULC);

f) aucun équipement à émission à haute énergie, y compris les radios hautes fréquences et le radar météorologique de bord, n'est en marche à moins qu'une procédure d'utilisation de ce matériel pendant le transfert de carburant ne soit prévue dans le manuel de vol de l'aéronef et qu'elle ne soit suivie;

g) aucune batterie de l'aéronef n'est en train d'être enlevée ou installée;

h) aucun chargeur de batteries externe n'est en marche, ni en train d'être branché ou débranché de celles-ci;

i) aucun groupe auxiliaire de bord dont le jet se décharge dans la zone de sécurité de l'avitaillement — laquelle s'étend dans un rayon de trois mètres (10 pieds) autour du matériel de transfert de carburant et des points de remplissage et d'aération de l'aéronef — n'est démarré après que les bouchons de remplissage sont retirés ou que les raccords de transfert de carburant sont branchés;

j) aucun groupe auxiliaire de bord qui est arrêté n'est remis en marche avant que le débit de carburant ait cessé à moins qu'une procédure de redémarrage du groupe auxiliaire de bord pendant le transfert de carburant ne soit prévue dans le manuel de vol de l'aéronef et qu'elle ne soit suivie;

k) aucun outil susceptible de produire une étincelle ou un arc électrique n'est en train d'être utilisé;

l) aucun matériel photographique n'est en train d'être utilisé à trois mètres (10 pieds) ou moins du matériel de transfert de carburant ou des points de remplissage et d'aération de l'aéronef;

m) l'avitaillement en carburant est interrompu en présence d'éclairs à huit kilomètres ou moins de l'aérodrome;

n) l'avitaillement en carburant est effectué conformément aux instructions du constructeur de l'aéronef;

o) le cas échéant, le circuit d'éclairage d'urgence de l'aéronef est armé ou le commutateur est en marche;

p) le cas échéant, les consignes lumineuses d'interdiction de fumer à bord de l'aéronef sont allumées;

q) aucun passager n'est en train d'utiliser un appareil électronique portatif, ni en train de fumer ou de produire d'autres sources de feu;

r) deux issues — l'une étant la porte que les passagers ont empruntée pour monter à bord — sont dégagées et immédiatement utilisables par les passagers et les membres d'équipage dans le cas d'une évacuation;

s) le parcours d'évacuation à partir de chacune des issues visées à l'alinéa *r*) est dégagé et immédiatement utilisable par les passagers et les membres d'équipage dans le cas d'une évacuation;

t) une personne autorisée par l'exploitant privé à suspendre l'avitaillement en carburant se trouve à bord de l'aéronef et est prête à ordonner la suspension de l'avitaillement lorsque l'une des exigences du présent paragraphe n'est plus respectée;

(A) opens inward or can be fully opened to the exterior without repositioning the loading stairs or stand,

(B) is latched, if that is necessary in order to keep it closed, and

(C) is not locked.

(2) The person referred to in paragraph (1)(*t*) shall direct the suspension of fuelling if a requirement of subsection (1) ceases to be met.

Passenger Briefings

604.34 (1) Despite section 602.89 of the Regulations, no person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless passengers are given a safety briefing — orally by a crew member, or by audio or audiovisual means — that contains the following information:

(*a*) when and where carry-on baggage is to be stowed;

(*b*) when and how to fasten, adjust and release safety belts and, if any, shoulder harnesses;

(*c*) when seat backs are to be secured in the upright position and chair tables are to be stowed;

(*d*) the location of emergency exits and, in the case of a passenger seated next to one, how that exit operates;

(*e*) the location and purpose of the safety features card;

(*f*) the requirement to comply with the instructions given by crew members and with the "fasten safety belt" and "no smoking" signs, and the location of those signs;

(*g*) the location of the emergency equipment required under sections 602.62 and 602.63 of the Regulations, and under subsections 604.44(1) and (2) and section 604.45, and how to access that equipment;

(*h*) the portable electronic devices that may be used and when they may be used;

(*i*) the location and operation of the passenger oxygen system, if any, including

(i) the location of the masks and a demonstration of their use,

(ii) the actions to be performed by the passenger in order to

(A) obtain a mask,

(B) activate the flow of oxygen, and

(C) don and secure the mask, and

(iii) the requirement for a passenger to don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask;

(*j*) the use of life preservers, including how to remove them from their packaging, how to don them and when to inflate them; and

(*k*) when and where smoking is prohibited.

u) un moyen d'évacuation est en place à la porte empruntée pour l'embarquement ou le débarquement des passagers, est exempt d'obstacles et est immédiatement utilisable par les passagers et les membres d'équipage;

v) la personne à bord de l'aéronef qui est visée à l'alinéa *a*) est prête à procéder à une évacuation et à la diriger et se trouve à la porte visée à l'alinéa *u*) ou près de celle-ci;

w) la porte d'embarquement est ouverte, sauf si les conditions suivantes sont respectées :

(i) un membre d'équipage établit qu'il est souhaitable, pour des raisons climatiques, qu'elle soit fermée,

(ii) un membre d'équipage se trouve à bord de l'aéronef,

(iii) la porte est conforme aux exigences suivantes :

(A) elle s'ouvre vers l'intérieur ou peut être ouverte complètement vers l'extérieur sans déplacer l'escalier d'embarquement ou la plate-forme,

(B) elle est enclenchée s'il le faut pour la garder fermée,

(C) elle n'est pas verrouillée.

(2) La personne visée à l'alinéa (1)*t*) ordonne la suspension de l'avitaillement en carburant si l'une des exigences du paragraphe (1) n'est plus respectée.

Exposé donné aux passagers

604.34 (1) Malgré l'article 602.89 du Règlement, il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire à moins que ne soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité — oralement par un membre d'équipage ou à l'aide d'un moyen audio ou audiovisuel — qui contient les renseignements suivants :

a) l'endroit et le moment où les bagages de cabine doivent être rangés;

b) le moment et la façon de boucler, d'ajuster et de déboucler la ceinture de sécurité et, le cas échéant, la ceinture-baudrier;

c) le moment où le dossier des sièges doit être en position verticale et les tablettes doivent être rangées;

d) l'emplacement des issues de secours et, dans le cas des passagers assis près de ces issues, le mode d'utilisation de celles-ci;

e) l'emplacement et le but de la carte de mesures de sécurité;

f) l'obligation de se conformer aux instructions des membres d'équipage et aux consignes lumineuses indiquant que les ceintures de sécurité doivent être bouclées et qu'il est interdit de fumer, et l'emplacement de ces consignes;

g) l'emplacement de l'équipement de secours exigé par les articles 602.62 et 602.63 du Règlement, les paragraphes 604.44(1) et (2) et l'article 604.45, ainsi que la manière d'y avoir accès;

h) les appareils électroniques portatifs dont l'utilisation est permise et le moment où ils peuvent être utilisés;

i) l'emplacement et le mode d'utilisation du circuit d'oxygène passagers, le cas échéant, y compris :

(i) l'emplacement des masques et une démonstration de leur utilisation,

(ii) les mesures à prendre par le passager pour, à la fois :

(A) obtenir un masque,

(B) amorcer le débit d'oxygène,

(C) mettre et ajuster le masque,

(iii) l'obligation pour un passager de mettre et d'ajuster son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien;

j) le mode d'utilisation des gilets de sauvetage, y compris la façon de les retirer de leur emballage, la façon de les enfiler et le moment de les gonfler;

k) le moment et les endroits où il est interdit de fumer.

(2) No person shall permit passengers to disembark from an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless the passengers are given a safety briefing — orally by a crew member, or by audio or audiovisual means — that contains the following information:

(*a*) the safest route for passengers to take in order to move away from the aircraft; and

(*b*) the hazards, if any, associated with the aircraft, including the location of Pitot tubes, propellers, rotors and engine intakes.

(3) If the safety briefing referred to in subsection (1) is not sufficient for a passenger — because of his or her physical, sensory or comprehension limitations or because the passenger is responsible for another person on board the aircraft — the passenger shall, subject to subsection (4), be given a safety briefing that consists of the following:

(*a*) communication of the elements of the safety briefing referred to in subsection (1)

(i) that the passenger is not able to receive during that briefing or by referring to the safety features card, and

(ii) that are necessary for the safety of the persons on board the aircraft;

(*b*) communication of

(i) the most appropriate brace position for the passenger given the passenger's condition, injury or stature and the orientation and pitch of his or her seat, and

(ii) where the passenger's service animal, if any, is to be located;

(*c*) in the case of a mobility-impaired passenger who would need assistance in order to move to an exit in the event of an emergency, communication of

(i) the most appropriate exit for the passenger to use,

(ii) the assistance that the passenger would require to reach that exit,

(iii) the most appropriate means to provide that assistance,

(iv) the most appropriate route to that exit, and

(v) the most appropriate time to begin to move to that exit;

(*d*) in the case of a visually impaired passenger,

(i) a tactile familiarization with

(A) the equipment that the passenger may be required to use in the event of an emergency, and

(B) if requested, the exits, and

(ii) communication of

(A) where the passenger's cane, if any, is to be stored,

(B) the number of rows of seats separating the passenger's seat from the closest exit and from the alternate exit, and

(C) the features of those exits;

(*e*) in the case of a passenger who is responsible for another person on board the aircraft, communication of

(i) if the passenger is responsible for an infant,

(A) the requirement to fasten the passenger's safety belt — and shoulder harness, if any — without securing the infant in that safety belt or shoulder harness,

(B) how to hold the infant during take-off and landing,

(C) how to use the child restraint system, if any,

(D) how to place and secure the oxygen mask on the infant's face,

(E) the most appropriate brace position, and

(2) Il est interdit de permettre le débarquement des passagers d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire à moins que ne soit donné aux passagers un exposé sur les mesures de sécurité — oralement par un membre d'équipage ou à l'aide d'un moyen audio ou audiovisuel — qui contient les renseignements suivants :

a) le trajet le plus sécuritaire permettant aux passagers de s'éloigner de l'aéronef;

b) le cas échéant, les dangers associés à l'aéronef, y compris l'emplacement des tubes de Pitot, des hélices, des rotors et des entrées d'air réacteurs.

(3) Lorsque l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (1) est inadéquat pour un passager en raison de ses limites physiques ou sensorielles ou de ses limites de compréhension, ou parce qu'il est responsable d'une autre personne à bord de l'aéronef, le passager, sous réserve du paragraphe (4), reçoit un exposé sur les mesures de sécurité qui comporte ce qui suit :

a) la communication des éléments de l'exposé de sécurité visé au paragraphe (1) :

(i) d'une part, que le passager n'est pas en mesure de recevoir au cours du déroulement de l'exposé ou par un renvoi à la carte des mesures de sécurité,

(ii) d'autre part, qui sont nécessaires pour la sécurité des personnes à bord de l'aéronef;

b) la communication des renseignements suivants :

(i) la position de protection la plus appropriée pour le passager compte tenu de son état, de sa blessure ou de sa taille et de l'orientation et du pas du siège,

(ii) l'endroit où placer, le cas échéant, l'animal aidant le passager;

c) dans le cas d'un passager à mobilité réduite qui aurait besoin d'aide pour se diriger vers une issue en cas d'urgence, la communication des renseignements suivants :

(i) l'issue la plus appropriée pour lui,

(ii) l'aide dont il aurait besoin pour s'y rendre,

(iii) les moyens les plus appropriés pour lui venir en aide,

(iv) le parcours le plus approprié pour se rendre à cette issue,

(v) le moment le plus propice pour se diriger vers cette issue;

d) dans le cas d'un passager ayant une déficience visuelle :

(i) une reconnaissance tactile :

(A) d'une part, de l'équipement qu'il peut avoir à utiliser en cas d'urgence,

(B) d'autre part, sur demande, des issues,

(ii) la communication de ce qui suit :

(A) l'endroit où ranger sa canne, le cas échéant,

(B) le nombre de rangées de sièges qui séparent son siège de l'issue la plus proche et de l'issue auxiliaire,

(C) les caractéristiques des issues;

e) dans le cas d'un passager qui est responsable d'une autre personne à bord de l'aéronef, la communication des renseignements suivants :

(i) s'il est responsable d'un enfant en bas âge :

(A) l'obligation de boucler la ceinture de sécurité du passager et, le cas échéant, la ceinture-baudrier du passager, et de ne pas retenir l'enfant en bas âge avec cette ceinture de sécurité ou cette ceinture-baudrier,

(B) la façon de tenir l'enfant en bas âge pendant le décollage et l'atterrissage,

(C) la façon d'utiliser l'ensemble de retenue pour enfant, le cas échéant,

(F) the location of the infant's life preserver, how to remove it from its location and its packaging, how to assist the infant with donning it and when to inflate it, and

(ii) if the passenger is responsible for any other person,

(A) how to assist that person with donning and securing his or her oxygen mask, and

(B) how to use that person's personal restraint system, if any, on board the aircraft; and

(*f*) in the case of an unaccompanied minor, communication of the need to pay close attention to the safety briefing.

(4) A passenger may decline the safety briefing referred to in subsection (3).

Safety Features Card

604.35 A private operator shall, before the safety briefing referred to in subsection 604.34(1), provide each passenger at his or her seat with a safety features card that shows the type of aircraft and that contains only safety information in respect of the aircraft, including

(*a*) when and where smoking is prohibited;

(*b*) when and how to fasten, adjust and release safety belts and, if any, shoulder harnesses;

(*c*) when and where carry-on baggage is to be stowed;

(*d*) the positioning of seats, securing of seat backs in the upright position and stowage of chair tables for take-off and landing;

(*e*) the location and operation of the passenger oxygen system, if any, including

(i) the location of the masks and a description of their use,

(ii) the actions to be performed by the passenger in order to

(A) obtain a mask,

(B) activate the flow of oxygen, and

(C) don and secure the mask, and

(iii) the requirement for a passenger to don and secure the passenger's own mask before assisting another passenger with his or her mask;

(*f*) the location of first aid kits;

(*g*) the location of hand-held fire extinguishers that are accessible to passengers;

(*h*) the location of emergency locator transmitters;

(*i*) the location of survival equipment and how to access that equipment;

(*j*) passenger brace positions

(i) for each type of seat and passenger restraint system, and

(ii) for an adult who is holding an infant;

(*k*) the location, operation and use of each emergency exit, including whether it is unusable in a ditching because of aircraft configuration;

(*l*) the safest route for passengers to take in order to move away from the aircraft in the event of an emergency;

(*m*) the attitude of the aircraft while floating, as determined by the aircraft manufacturer;

(*n*) the location of life preservers, how to remove them from their packaging, how they are to be donned — by adults, by children aged two years or older and by infants — and when to inflate them;

(D) la façon de mettre et d'ajuster le masque à oxygène sur le visage de l'enfant en bas âge,

(E) la position de protection la plus appropriée,

(F) l'emplacement du gilet de sauvetage de l'enfant en bas âge, la façon de le retirer de son emplacement et de son emballage, la façon d'aider l'enfant en bas âge à l'enfiler et le moment de gonfler le gilet,

(ii) s'il est responsable de toute autre personne :

(A) la façon d'aider celle-ci à mettre et à ajuster le masque à oxygène sur son visage,

(B) la façon d'utiliser l'ensemble de retenue de celle-ci à bord de l'aéronef, le cas échéant;

f) dans le cas d'un mineur non accompagné, la communication de la nécessité de bien écouter l'exposé sur les mesures de sécurité.

(4) Tout passager peut refuser l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe (3).

Carte des mesures de sécurité

604.35 Avant que soit donné l'exposé sur les mesures de sécurité visé au paragraphe 604.34(1), l'exploitant privé met à la disposition de chaque passager, à son siège, une carte des mesures de sécurité qui indique le type d'aéronef et ne contient que des renseignements sur la sécurité à l'égard de l'aéronef, y compris :

a) le moment et les endroits où il est interdit de fumer;

b) le moment et la façon de boucler, d'ajuster et de déboucler la ceinture de sécurité et, le cas échéant, la ceinture-baudrier;

c) l'endroit et le moment où les bagages de cabine doivent être rangés;

d) la position des sièges, la mise en position verticale du dossier des sièges et le rangement des tablettes en vue du décollage et de l'atterrissage;

e) l'emplacement et le mode d'utilisation du circuit d'oxygène passagers, le cas échéant, y compris :

(i) l'emplacement des masques et une description de leur utilisation,

(ii) les mesures à prendre par le passager pour, à la fois :

(A) obtenir un masque,

(B) amorcer le débit d'oxygène,

(C) mettre et ajuster le masque,

(iii) l'obligation pour un passager de mettre et d'ajuster son propre masque avant d'aider un autre passager avec le sien;

f) l'emplacement des trousses de premiers soins;

g) l'emplacement des extincteurs portatifs accessibles aux passagers;

h) l'emplacement des radiobalises de repérage d'urgence;

i) l'emplacement du matériel de survie et la manière d'y avoir accès;

j) la position de protection pour les passagers :

(i) d'une part, pour chaque type de siège et d'ensemble de retenue des passagers,

(ii) d'autre part, pour un adulte qui tient dans ses bras un enfant en bas âge;

k) l'emplacement, le fonctionnement et l'utilisation de chaque issue de secours, notamment si celle-ci est inutilisable en cas d'amerrissage forcé à cause de la configuration de l'aéronef;

l) le trajet le plus sécuritaire permettant aux passagers de s'éloigner de l'aéronef en cas d'urgence;

m) l'assiette de l'aéronef pendant qu'il flotte, déterminée par le constructeur de l'aéronef;

(*o*) the location, removal and use of flotation devices and of life rafts, if any; and

(*p*) the form, function, colour and location of the floor proximity emergency escape path markings, if any.

Division VI — Flight Time and Flight Duty Time

Flight Time Limits

604.36 (1) No private operator shall assign flight time to a flight crew member — and no flight crew member shall accept such an assignment — if the flight crew member's total flight time in all flights conducted under this Subpart, or Part IV or Part VII of the Regulations, would, as a result, exceed

(*a*) 1,200 hours in a period of 12 consecutive months;

(*b*) 300 hours in a period of 90 consecutive days;

(*c*) 120 hours in a period of 30 consecutive days; or

(*d*) 8 hours in a period of 24 consecutive hours, if the assignment is for a single-pilot IFR flight.

(2) If a flight crew's flight duty time is extended under section 604.39, each flight crew member accumulates, for the purposes of subsection (1), the total flight time for the flight or the total flight time for the series of flights, as the case may be.

Flight Duty Time Limits and Rest Periods

604.37 (1) Subject to sections 604.38 to 604.40, no private operator shall assign flight duty time to a flight crew member — and no flight crew member shall accept such an assignment — if the flight crew member's flight duty time would, as a result, exceed

(*a*) 14 consecutive hours in any period of 24 consecutive hours; or

(*b*) 15 consecutive hours in any period of 24 consecutive hours, if

(i) the flight crew member's total flight time in the previous 30 consecutive days does not exceed 70 hours, or

(ii) the rest period before the flight is at least 24 hours.

(2) A private operator shall ensure that, prior to reporting for flight duty, a flight crew member is provided with the minimum rest period and with any additional rest period required by this Division.

(3) A flight crew member shall use the following periods to be adequately rested prior to reporting for flight duty:

(*a*) the minimum rest period provided in accordance with subsection (2);

(*b*) any additional rest period required by this Division; and

(*c*) any period with no assigned duties provided in accordance with section 604.42.

n) l'emplacement des gilets de sauvetage, la façon de les retirer de leur emballage, la façon de les enfiler dans le cas d'un adulte, d'un enfant de plus de deux ans et d'un enfant en bas âge, et le moment de les gonfler;

o) l'emplacement des dispositifs de flottaison et, le cas échéant, des radeaux de sauvetage, la façon de les retirer et leur mode d'utilisation;

p) la forme, la fonction, la couleur et l'emplacement des marques d'évacuation d'urgence situées à proximité du plancher, le cas échéant.

Section VI — temps de vol et temps de service de vol

Limites de temps de vol

604.36 (1) Il est interdit à l'exploitant privé d'assigner du temps de vol à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de vol total de ce membre d'équipage de conduite dans le cadre des vols effectués en application de la présente sous-partie ou des parties IV ou VII du Règlement dépassera :

a) 1 200 heures par période de 12 mois consécutifs;

b) 300 heures par période de 90 jours consécutifs;

c) 120 heures par période de 30 jours consécutifs;

d) 8 heures par période de 24 heures consécutives, lorsque l'assignation est pour un vol IFR qui n'exige qu'un seul pilote.

(2) Si le temps de service de vol d'un équipage de conduite est prolongé en application de l'article 604.39, chaque membre d'équipage de conduite accumule, pour l'application du paragraphe (1), le temps de vol total pour le vol ou le temps de vol total pour la série de vols, selon le cas.

Limites de temps de service de vol et périodes de repos

604.37 (1) Sous réserve des articles 604.38 à 604.40, il est interdit à l'exploitant privé d'assigner du temps de service de vol à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, s'il en résulte que le temps de service de vol de ce membre d'équipage de conduite dépassera :

a) 14 heures consécutives par période de 24 heures consécutives;

b) 15 heures consécutives par période de 24 heures consécutives si, selon le cas :

(i) le temps de vol total du membre d'équipage de conduite ne dépasse pas 70 heures dans les 30 jours consécutifs qui précèdent,

(ii) la période de repos avant le vol est d'au moins 24 heures.

(2) L'exploitant privé veille à ce que soient accordées au membre d'équipage de conduite, avant qu'il se présente au travail pour le service de vol, la période de repos minimale et toute période de repos supplémentaire exigée par la présente section.

(3) Le membre d'équipage de conduite se prévaut des périodes ci-après afin d'être suffisamment reposé avant de se présenter au travail pour le service de vol :

a) la période de repos minimale accordée en vertu du paragraphe (2);

b) toute période de repos supplémentaire exigée par la présente section;

c) toute période sans aucune fonction assignée, laquelle période est accordée en vertu de l'article 604.42.

Split Flight Duty Time

604.38 Flight duty time may be extended by one-half the length of the rest period, to a maximum of four hours, if

(*a*) before a flight crew member reports for the first flight or reports as a flight crew member on standby, as the case may be, the private operator provides the flight crew member with notice of the extension of the flight duty time;

(*b*) the private operator provides the flight crew member with a rest period of at least four consecutive hours in suitable accommodation; and

(*c*) the flight crew member's next minimum rest period is increased by an amount of time at least equal to the length of the extension of the flight duty time.

Extension of Flight Duty Time

604.39 If a flight crew is augmented by at least one flight crew member, if there is a balanced distribution of flight deck duty time and rest periods among the flight crew members, and if the next minimum rest period is at least equal to the length of the preceding flight duty time, the flight crew's flight duty time may be extended

(*a*) to 17 hours with a maximum flight deck duty time of 12 hours, if a flight relief facility-seat is provided; and

(*b*) to 20 hours with a maximum flight deck duty time of 14 hours, if a flight relief facility-bunk is provided.

Unforeseen Operational Circumstances

604.40 (1) Flight duty time may be extended by up to three hours if

(*a*) the pilot-in-command, after consultation with the other flight crew members, considers it safe to do so;

(*b*) the flight duty time is extended as a result of unforeseen operational circumstances;

(*c*) the next minimum rest period is increased by an amount of time at least equal to the length of the extension of the flight duty time; and

(*d*) the pilot-in-command notifies the private operator of the unforeseen operational circumstances and of the length of the extension of the flight duty time.

(2) The private operator shall retain a copy of the notification for five years.

Delayed Reporting Time

604.41 A flight crew member's flight duty time starts three hours after the flight crew member's scheduled reporting time if

(*a*) the flight crew member is notified of the delay at least two hours before the scheduled reporting time; and

(*b*) the delay is more than three hours.

Temps de service de vol fractionné

604.38 Le temps de service de vol peut être prolongé d'un nombre d'heures équivalent à la moitié de la période de repos, jusqu'à un maximum de quatre heures, si les conditions suivantes sont respectées :

a) avant que le membre d'équipage de conduite se présente au travail pour le premier vol ou se présente au travail en tant que membre d'équipage de conduite en attente, selon le cas, l'exploitant privé lui donne un préavis de la prolongation du temps de service de vol;

b) l'exploitant privé lui accorde une période de repos d'au moins quatre heures consécutives dans un local approprié;

c) la prochaine période de repos minimale du membre d'équipage de conduite est augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service de vol.

Prolongation du temps de service de vol

604.39 Si l'équipage de conduite s'accroît d'au moins un membre d'équipage, que le temps de service au poste de pilotage et le temps de repos sont répartis équitablement entre les membres d'équipage de conduite et que la prochaine période de repos minimale est au moins égale au temps de service de vol précédant, le temps de service de vol de l'équipage de conduite peut être prolongé :

a) lorsqu'un poste de repos — siège est fourni, jusqu'à 17 heures, le temps maximal de service au poste de pilotage ne pouvant excéder 12 heures;

b) lorsqu'un poste de repos — couchette est fourni, jusqu'à 20 heures, le temps maximal de service au poste de pilotage ne pouvant excéder 14 heures.

Circonstances opérationnelles imprévues

604.40 (1) Le temps de service de vol peut être prolongé d'une durée maximale de trois heures si les conditions suivantes sont respectées :

a) le commandant de bord, après avoir consulté les autres membres d'équipage de conduite, estime que cela ne présente pas de danger;

b) le temps de service de vol est prolongé à la suite de circonstances opérationnelles imprévues;

c) la prochaine période de repos minimale est augmentée d'un nombre d'heures au moins égal à la prolongation du temps de service en vol;

d) le commandant de bord avise l'exploitant privé des circonstances opérationnelles imprévues et de la durée de la prolongation du temps de service de vol.

(2) L'exploitant privé conserve une copie de l'avis pendant cinq ans.

Report de l'heure de présentation au travail

604.41 Le temps de service de vol d'un membre d'équipage de conduite commence trois heures après l'heure prévue de sa présentation au travail si, à la fois :

a) le membre d'équipage de conduite est informé du report au moins deux heures avant l'heure prévue de sa présentation au travail;

b) le report est de plus de trois heures.

Time with no Assigned Duties

604.42 No private operator shall assign duties to a flight crew member — and no flight crew member shall accept such an assignment — unless the private operator provides the flight crew member with one of the following periods with no assigned duties:

(*a*) at least 36 consecutive hours in each period of seven consecutive days; or

(*b*) at least 3 consecutive calendar days in each period of 17 consecutive days.

Rest Period — Flight Crew Member Positioning

604.43 If a flight crew member is required by a private operator to travel for the purpose of positioning after the completion of flight duty time, the private operator shall provide the flight crew member with an additional rest period at least equal to one-half the time spent for that purpose that is in excess of the flight duty time referred to in paragraphs 604.37(1)(*a*) and (*b*).

Division VII — Emergency Equipment

Survival Equipment

604.44 (1) No person shall operate over land an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate, other than an aircraft referred to in subsection 602.61(2) of the Regulations, unless there is carried on board a survival manual that contains information about how to survive on the ground and how to use the survival equipment carried on board for the purposes of subsection 602.61(1) of the Regulations.

(2) Despite subparagraph 602.63(6)(*c*)(iii) of the Regulations, a survival kit shall contain a pyrotechnic signalling device, signalling mirror and dye marker for visually signalling distress.

(3) In addition to meeting the requirements of paragraph 602.63(6)(*c*) of the Regulations, the survival kit shall contain

(*a*) a radar reflector;

(*b*) a life raft repair kit;

(*c*) a bailing bucket and sponge;

(*d*) a whistle;

(*e*) a waterproof flashlight;

(*f*) a two-day supply of potable water — based on 500 millilitres per person per day and calculated using the overload capacity of the life raft — or a means of desalting or distilling salt water that can provide 500 millilitres of potable water per person per day;

(*g*) a waterproof survival manual that contains information about how to survive at sea; and

(*h*) a first aid kit that contains antiseptic swabs, burn dressing compresses, bandages and motion sickness pills.

First Aid Kits

604.45 (1) Despite paragraph 602.60(1)(*h*) of the Regulations, no person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate, and that is configured as follows, unless there is carried on board the corresponding number of first aid kits, each containing the supplies and equipment

Période sans aucune fonction assignée

604.42 Il est interdit à l'exploitant privé d'assigner des fonctions à un membre d'équipage de conduite, et à celui-ci d'accepter une telle assignation, à moins qu'il ne lui accorde l'une ou l'autre des périodes ci-après sans aucune fonction assignée :

a) au moins 36 heures consécutives par période de sept jours consécutifs;

b) au moins 3 jours civils consécutifs par période de 17 jours consécutifs.

Période de repos — mise en place d'un membre d'équipage de conduite

604.43 Lorsqu'un membre d'équipage de conduite est tenu par l'exploitant privé de voyager pour la mise en place après avoir terminé son temps de service de vol, l'exploitant privé lui accorde une période de repos supplémentaire au moins égale à la moitié du temps passé à cette fin, laquelle période est en sus des temps de service de vol visés aux alinéas 604.37(1)*a*) et *b*).

Section VII — équipement de secours

Équipement de survie

604.44 (1) Il est interdit d'utiliser au-dessus de la surface de la terre un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire, autre qu'un aéronef visé au paragraphe 602.61(2) du Règlement, à moins que ne soit transporté à bord un manuel de survie qui contient des renseignements sur la survie au sol et l'utilisation de l'équipement de survie transporté à bord pour l'application du paragraphe 602.61(1) de ce règlement.

(2) Malgré le sous-alinéa 602.63(6)*c*)(iii) du Règlement, la trousse de survie contient un dispositif de signalisation pyrotechnique, un miroir à signaux et de la teinture de balisage pour signaler visuellement la détresse.

(3) En plus d'être conforme aux exigences de l'alinéa 602.63(6)*c*) du Règlement, la trousse de survie contient les articles suivants :

a) un réflecteur radar;

b) un nécessaire de réparation pour radeau de sauvetage;

c) une écope et une éponge;

d) un sifflet;

e) une lampe de poche étanche;

f) de l'eau potable pour deux jours, la quantité étant calculée en fonction du nombre maximal de personnes à bord du radeau de sauvetage, soit 500 millilitres d'eau par jour par personne, ou un dispositif de dessalement ou de distillation d'eau salée pouvant fournir une quantité équivalente d'eau potable;

g) un manuel de survie imperméable qui contient des renseignements sur la survie en mer;

h) une trousse de premiers soins contenant des tampons antiseptiques, des pansements compressifs pour brûlures, des pansements ordinaires et des comprimés contre le mal des transports.

Trousses de premiers soins

604.45 (1) Malgré l'alinéa 602.60(1)*h*) du Règlement, il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef qui est précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire et dont la configuration est indiquée ci-après à moins que ne soit transporté à bord le nombre correspondant de trousses de premiers soins, chacune

set out in the *Aviation Occupational Safety and Health Regulations* for a Type A first aid kit:

(*a*) configured for 20 to 50 passenger seats, one kit;

(*b*) configured for 51 to 150 passenger seats, two kits;

(*c*) configured for 151 to 250 passenger seats, three kits; and

(*d*) configured for 251 or more passenger seats, four kits.

(2) The first aid kits shall be distributed throughout the cabin, be readily available to crew members and to passengers, if any, and be clearly identified. If they are stowed in a bin or compartment, the bin or compartment shall be clearly marked as containing a first aid kit.

Protective Breathing Equipment

604.46 (1) No person shall conduct a take-off in a pressurized aircraft that is specified in a temporary private operator certificate, and that has flight attendants on board, unless one unit of protective breathing equipment with a 15-minute portable supply of breathing gas at a pressure-altitude of 8,000 feet is available

(*a*) at the entry into each Class A, B or E cargo compartment that is accessible to crew members during flight;

(*b*) at the site of each hand-held fire extinguisher located in an isolated galley;

(*c*) on the flight deck; and

(*d*) at the site of each hand-held fire extinguisher required under section 604.47 of the Regulations.

(2) If the breathable gas in the protective breathing equipment referred to in subsection (1) is oxygen, each unit of that equipment reduces by 15 minutes the crew member oxygen requirements specified in subsection 605.31(2) of the Regulations.

Hand-held Fire Extinguishers

604.47 No person shall conduct a take-off in an aircraft that is specified in a temporary private operator certificate unless

(*a*) hand-held fire extinguishers are available as follows:

(i) they are distributed, throughout every passenger compartment configured as follows, in the corresponding numbers:

(A) configured for fewer than 20 passenger seats, one extinguisher,

(B) configured for 20 to 60 passenger seats, two extinguishers,

(C) configured for 61 to 200 passenger seats, three extinguishers, and

(D) configured for 201 or more passenger seats, one additional extinguisher for each additional unit of 100 passenger seats,

(ii) one fire extinguisher is located at the entry into each Class E cargo compartment that is accessible to crew members during flight, and

(iii) one fire extinguisher is located in each isolated galley;

(*b*) the hand-held fire extinguisher required under clause (*a*)(i)(A) — or at least one of the hand-held fire extinguishers required under clause (*a*)(i)(B), (C) or (D) — contains Halon 1211 (bromochlorodifluoromethane) or its equivalent; and

contenant le matériel d'une trousse de premiers soins de type A indiquée dans le *Règlement sur la santé et la sécurité au travail (aéronefs)* :

a) une configuration de 20 à 50 sièges passagers, une trousse;

b) une configuration de 51 à 150 sièges passagers, deux trousses;

c) une configuration de 151 à 250 sièges passagers, trois trousses;

d) une configuration de 251 sièges passagers ou plus, quatre trousses.

(2) Les trousses de premiers soins sont réparties dans la cabine, à la portée des membres d'équipage et des passagers, le cas échéant, et sont indiquées clairement. Si elles sont rangées dans un bac ou un compartiment, leur contenu est indiqué clairement.

Inhalateur protecteur

604.46 (1) Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef pressurisé qui est précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire et qui a à bord des agents de bord à moins qu'un inhalateur protecteur ayant une réserve portative d'un mélange de gaz respiratoire d'une durée de quinze minutes à une altitude-pression de 8 000 pieds ne soit disponible aux endroits suivants :

a) au point d'entrée de chaque soute de classe A, B ou E accessible aux membres d'équipage au cours du vol;

b) à l'endroit où se trouve chaque extincteur portatif dans un office isolé;

c) dans le poste de pilotage;

d) à l'endroit où se trouve chaque extincteur portatif exigé par l'article 604.47.

(2) Si le mélange de gaz respiratoire de l'inhalateur protecteur visé au paragraphe (1) est de l'oxygène, chaque inhalateur protecteur réduit de quinze minutes les exigences du paragraphe 605.31(2) du Règlement relatives à l'oxygène pour les membres d'équipage.

Extincteurs portatifs

604.47 Il est interdit d'effectuer le décollage d'un aéronef précisé dans un certificat d'exploitation privée provisoire à moins que les exigences suivantes ne soient respectées :

a) des extincteurs portatifs sont disponibles de la manière suivante :

(i) ils sont répartis dans la cabine passagers, leur nombre correspondant à la configuration suivante :

(A) moins de 20 sièges passagers, un extincteur,

(B) de 20 à 60 sièges passagers, deux extincteurs,

(C) de 61 à 200 sièges passagers, trois extincteurs,

(D) 201 sièges passagers ou plus, un extincteur supplémentaire par tranche additionnelle de 100 sièges passagers,

(ii) un extincteur se trouve au point d'entrée de chaque soute de classe E accessible aux membres d'équipage au cours du vol,

(iii) un extincteur se trouve dans chaque office isolé;

b) l'extincteur portatif exigé par la division *a*)(i)(A), ou au moins un des extincteurs portatifs exigés par les divisions *a*)(i)(B), (C) ou (D), contient du halon 1211 (bromochlorodifluorométhane) ou l'équivalent;

c) le bac ou le compartiment, le cas échéant, dans lequel un extincteur portatif est rangé indique clairement son contenu.

(*c*) the bin or compartment, if any, in which a hand-held fire extinguisher is stowed is clearly marked as containing a fire extinguisher.

Division VIII — Maintenance

Maintenance Manager

604.48 (1) The maintenance manager appointed under paragraph 604.10(1)(*a*) is responsible for the maintenance control system.

(2) The maintenance manager may assign to another person management functions for specific maintenance control activities if the operations manual contains the following:

(*a*) a description of those functions; and

(*b*) a list of any persons, identified either by name or by position, to whom those functions may be assigned.

(3) The maintenance manager shall remove an aircraft from operation if the removal is justified because of non-compliance with the requirements of the Regulations or this Interim Order or because of a risk to the safety of the aircraft, persons or property.

Maintenance Control System

604.49 A private operator shall establish, in respect of its aircraft, a maintenance control system that includes the following:

(*a*) procedures to ensure that only parts and materials that meet the requirements of Subpart 71 of Part V of the Regulations are used in the performance of maintenance, elementary work and servicing, including

(i) the details of part pooling arrangements, if any, that have been entered into by the private operator, and

(ii) procedures used for the inspection and storage of incoming parts and materials;

(*b*) if the private operator authorizes, for the performance of elementary work, the use of methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment or test apparatuses referred to in paragraph 571.02(1)(*b*) or (*c*) of the Regulations, the source of those methods, techniques, practices, parts, materials, tools, equipment or test apparatuses and a general description of the elementary work;

(*c*) procedures to record the servicing performed in respect of an aircraft;

(*d*) procedures to ensure that the persons who perform or request the performance of maintenance, elementary work or servicing meet the requirements of section 604.50;

(*e*) procedures to ensure that an aircraft is not dispatched unless it is

(i) airworthy, and

(ii) equipped and configured for the intended use;

(*f*) a description of the defect reporting and rectification procedures required by section 604.51;

(*g*) the aircraft service information review procedures required by section 604.53;

(*h*) procedures to ensure that the records referred to in section 604.54 are established, retained and provided in accordance with that section;

(*i*) procedures to ensure that tasks required by a maintenance schedule or by an airworthiness directive are completed within the time limits set out in Subpart 5 of Part VI of the Regulations;

(*j*) procedures to ensure that the aircraft empty weight and empty centre of gravity are entered in accordance with the

Section VIII — maintenance

Gestionnaire de la maintenance

604.48 (1) Le gestionnaire de la maintenance nommé en application de l'alinéa 604.10(1)*a*) est responsable du système de contrôle de la maintenance.

(2) Il peut assigner à une autre personne des fonctions de gestion visant des activités particulières de contrôle de la maintenance si le manuel d'exploitation contient ce qui suit :

a) une description de ces fonctions;

b) une liste des personnes, indiquées par leur nom ou leur poste, à qui ces fonctions peuvent être assignées.

(3) Il retire tout aéronef de l'exploitation lorsque le retrait est justifié en raison de la non-conformité avec les exigences du Règlement, ou du présent arrêté d'urgence, ou en raison d'un risque pour la sécurité de l'aéronef, des personnes ou des biens.

Système de contrôle de la maintenance

604.49 L'exploitant privé établit, pour ses aéronefs, un système de contrôle de la maintenance qui comprend ce qui suit :

a) une procédure pour que seules les pièces et seuls les matériaux qui sont conformes aux exigences de la sous-partie 71 de la partie V du Règlement soient utilisés pour l'exécution de la maintenance, des travaux élémentaires et des travaux d'entretien courant, y compris :

(i) le cas échéant, les détails concernant les accords de mise en commun des pièces qu'il a conclus,

(ii) une procédure d'inspection et d'entreposage des pièces et des matériaux à leur entrée;

b) s'il autorise l'utilisation, pour l'exécution de travaux élémentaires, de méthodes, de techniques, de pratiques, de pièces, de matériaux, d'outils, d'équipements ou d'appareils d'essais visés aux alinéas 571.02(1)*b*) ou *c*) du Règlement, leur provenance et une description générale des travaux élémentaires;

c) la procédure utilisée pour consigner l'entretien courant exécuté à l'égard des aéronefs;

d) une procédure pour que les personnes qui exécutent de la maintenance, des travaux élémentaires ou de l'entretien courant, ou qui en font la demande, satisfassent aux exigences de l'article 604.50;

e) une procédure pour que les aéronefs ne soient pas remis en service à moins que ceux-ci ne soient :

(i) d'une part, en état de navigabilité,

(ii) d'autre part, équipés et configurés pour l'utilisation prévue;

f) une description de la procédure de rapport et de rectification des défectuosités qui est exigée par l'article 604.51;

g) une procédure visant la revue de l'information sur le service des aéronefs qui est exigée par l'article 604.53;

h) une procédure pour que les dossiers visés à l'article 604.54 soient établis, conservés et fournis conformément à cet article;

i) une procédure pour que les tâches exigées par un calendrier de maintenance ou une consigne de navigabilité soient exécutées dans les délais indiqués à la sous-partie 5 de la partie VI du Règlement;

j) une procédure pour que la masse à vide et le centre de gravité à vide de l'aéronef soient inscrits conformément aux exigences

requirements of Item 2 of Schedule I to Subpart 5 of Part VI of the Regulations;

(*k*) a general description of the maintenance schedule required by paragraph 605.86(1)(*a*) of the Regulations and, in the case of a turbine-powered pressurized aeroplane or a large aeroplane, the approval number of the maintenance schedule approved under subsection 605.86(2) of the Regulations; and

(*l*) procedures to ensure that the maintenance and elementary work performed in respect of an aircraft, and the defects of an aircraft, are recorded in a technical record kept under subsection 605.92(1) of the Regulations.

Maintenance, Elementary Work and Servicing

604.50 (1) No private operator shall authorize a person to perform maintenance, elementary work or servicing on its aircraft unless

(*a*) the person is an employee of the private operator and

(i) has received training in the performance rules set out in section 571.02 of the Regulations, the recording requirements set out in section 571.03 of the Regulations and the record-keeping requirements set out in section 605.92 of the Regulations, and

(ii) in the case of elementary work, has performed that work under the supervision of the holder of an aircraft maintenance engineer (AME) licence or the holder of an approved training organization certificate; or

(*b*) the person is authorized to do so under an agreement.

(2) The agreement referred to in paragraph (1)(*b*) shall

(*a*) be in writing;

(*b*) describe the maintenance, elementary work or servicing to be performed, including the specific tasks and activities and the conditions under which they are to be performed; and

(*c*) provide that the private operator is responsible for ensuring that the maintenance, elementary work or servicing is performed.

Defect Reporting and Rectification

604.51 A private operator shall establish procedures to ensure that

(*a*) the defects of an aircraft are recorded in accordance with subsection 605.94(1) of the Regulations;

(*b*) the defects of an aircraft are rectified in accordance with the requirements of Subpart 71 of Part V of the Regulations;

(*c*) the defects of an aircraft that recur three times within 15 flights are identified and are reported as recurring defects to the flight crew and maintenance personnel in order to avoid the repetition of unsuccessful attempts at rectification;

(*d*) aircraft defects the rectification of which is deferred under section 605.09 or 605.10 of the Regulations are scheduled for rectification; and

(*e*) the rectification of a recurring defect takes into account the methodology used in previous repair attempts.

de l'article 2 de l'annexe I de la sous-partie 5 de la partie VI du Règlement;

k) une description générale du calendrier de maintenance exigé par l'alinéa 605.86(1)*a*) du Règlement et, dans le cas d'un avion pressurisé à turbomoteur ou un gros avion, le numéro d'approbation du calendrier de maintenance approuvé en vertu du paragraphe 605.86(2) de ce règlement;

l) une procédure pour que la maintenance et les travaux élémentaires exécutés à l'égard des aéronefs et des défectuosités des aéronefs soient consignés dans un dossier technique tenu en application du paragraphe 605.92(1) du Règlement.

Maintenance, travaux élémentaires et entretien courant

604.50 (1) Il est interdit à l'exploitant privé d'autoriser une personne à exécuter de la maintenance, des travaux élémentaires ou de l'entretien courant sur ses aéronefs à moins que celle-ci ne satisfasse à l'une ou l'autre des conditions suivantes :

a) elle est un employé de l'exploitant privé et a, à la fois :

(i) reçu une formation sur les règles d'exécution prévues à l'article 571.02 du Règlement, les exigences relatives à la consignation prévues à l'article 571.03 de ce règlement et les exigences relatives à la tenue des dossiers prévues à l'article 605.92 de ce règlement,

(ii) dans le cas de travaux élémentaires, exécuté ceux-ci sous la supervision du titulaire d'une licence de technicien d'entretien d'aéronefs (TEA) ou du titulaire d'un certificat d'organisme de formation agréé;

b) elle y est autorisée aux termes d'un accord.

(2) L'accord visé à l'alinéa (1)*b*) :

a) est par écrit;

b) décrit la maintenance, les travaux élémentaires ou l'entretien courant à exécuter, y compris les tâches et les activités particulières, ainsi que les conditions dans lesquelles elles doivent être exécutées;

c) prévoit qu'il incombe à l'exploitant privé de veiller à ce que la maintenance, les travaux élémentaires et l'entretien courant soient exécutés.

Rapport et rectification des défectuosités

604.51 L'exploitant privé établit une procédure pour que, à la fois :

a) les défectuosités d'un aéronef soient inscrites conformément au paragraphe 605.94(1) du Règlement;

b) les défectuosités d'un aéronef soient rectifiées conformément aux exigences de la sous-partie 71 de la partie V du Règlement;

c) les défectuosités d'un aéronef qui se répètent trois fois au cours de 15 vols soient repérées et signalées comme étant des défectuosités récurrentes à l'équipage de conduite et au personnel de la maintenance afin d'éviter la répétition de tentatives de rectification infructueuses;

d) les défectuosités d'un aéronef dont la rectification a été reportée en application des articles 605.09 ou 605.10 du Règlement fassent l'objet d'un calendrier en vue de rectification;

e) la rectification d'une défectuosité récurrente tienne compte de la méthodologie utilisée au cours des tentatives de réparation précédentes.

Service Difficulty Reporting

604.52 A private operator shall report to the Minister, in accordance with Division IX of Subpart 21 of Part V of the Regulations, any service difficulty related to the aircraft that it operates under this Subpart.

Aircraft Service Information Review

604.53 A private operator shall establish procedures to ensure that

(*a*) it is aware of the aircraft service information that the manufacturer produces in respect of the aeronautical products used by the private operator;

(*b*) the aircraft service information is assessed and the results of this assessment are dated and signed by the maintenance manager and retained for six years; and

(*c*) the maintenance schedule or other procedure is, if necessary, amended in response to the assessment.

Personnel Records

604.54 A private operator shall establish, for each person who performs maintenance, elementary work or servicing on its aircraft, a record of the following, and shall retain the record for two years after the day on which an entry is made:

(*a*) whether the person is authorized under section 571.11 of the Regulations to sign a maintenance release as required by section 571.10 of the Regulations; and

(*b*) whether the person has performed elementary work in accordance with subparagraph 604.50(1)(*a*)(ii).

Rapport de difficultés en service

604.52 L'exploitant privé fait rapport au ministre, conformément à la section IX de la sous-partie 21 de la partie V du Règlement, de toute difficulté en service concernant les aéronefs qu'il utilise en application de la présente sous-partie.

Revue de l'information sur le service des aéronefs

604.53 L'exploitant privé établit une procédure pour, à la fois :

a) qu'il soit au courant de l'information sur le service des aéronefs produite par le constructeur à l'égard des produits aéronautiques qu'il utilise;

b) que l'information sur le service des aéronefs soit analysée et que les conclusions de cette analyse soient signées et datées par le gestionnaire de la maintenance et conservées pendant six ans;

c) que le calendrier de maintenance ou toute autre procédure soient, au besoin, modifiés à la suite de l'analyse.

Dossiers du personnel

604.54 L'exploitant privé établit, pour chaque personne qui exécute de la maintenance, des travaux élémentaires ou de l'entretien courant sur ses aéronefs, un dossier qui contient les renseignements ci-après et le conserve pendant deux ans après la date où une inscription a été faite :

a) si la personne est autorisée, en vertu de l'article 571.11 du Règlement, à signer une certification après maintenance exigée par l'article 571.10 de ce règlement;

b) si elle a exécuté des travaux élémentaires conformément au sous-alinéa 604.50(1)*a*)(ii).

SCHEDULE 2
(Subsections 1(5) and 2(2) and (3))

DESIGNATED PROVISIONS

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
DIVISION I — TEMPORARY PRIVATE OPERATOR CERTIFICATE		
Section 604.03	5,000	25,000
Section 604.08	1,000	5,000
Section 604.09	1,000	5,000
Subsection 604.10(1)	3,000	15,000
DIVISION III — FLIGHT OPERATIONS — DOCUMENTS		
Subsection 604.13(1)	3,000	15,000
Subsection 604.15(1)	1,000	5,000
Subsection 604.15(2)	1,000	5,000
Subsection 604.15(3)	1,000	5,000
DIVISION IV — FLIGHT OPERATIONS — OPERATIONS SPECIFICATIONS		
Section 604.19	3,000	15,000
Section 604.20	3,000	15,000
Subsection 604.21(1)	3,000	15,000
Section 604.22	3,000	15,000
Section 604.23	3,000	15,000
Section 604.24	3,000	15,000
Section 604.26	3,000	15,000
Section 604.27	3,000	15,000
Section 604.28	3,000	15,000
Section 604.29	3,000	15,000
Subsection 604.30(1)	3,000	15,000

ANNEXE 2
(paragraphes 1(5) et 2(2) et (3))

TEXTES DÉSIGNÉS

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
SECTION I — CERTIFICAT D'EXPLOITATION PRIVÉE PROVISOIRE		
Article 604.03	5 000	25 000
Article 604.08	1 000	5 000
Article 604.09	1 000	5 000
Paragraphe 604.10(1)	3 000	15 000
SECTION III — OPÉRATIONS AÉRIENNES — DOCUMENTS		
Paragraphe 604.13(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.15(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.15(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.15(3)	1 000	5 000
SECTION IV — OPÉRATIONS AÉRIENNES — SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION		
Article 604.19	3 000	15 000
Article 604.20	3 000	15 000
Paragraphe 604.21(1)	3 000	15 000
Article 604.22	3 000	15 000
Article 604.23	3 000	15 000
Article 604.24	3 000	15 000
Article 604.26	3 000	15 000
Article 604.27	3 000	15 000
Article 604.28	3 000	15 000
Article 604.29	3 000	15 000
Paragraphe 604.30(1)	3 000	15 000

SCHEDULE 2 — *Continued*

DESIGNATED PROVISIONS — *Continued*

Column I	Column II	
Designated Provision	Maximum Amount of Penalty ($)	
	Individual	Corporation
DIVISION V — FLIGHT OPERATIONS — PASSENGERS		
Subsection 604.31(1)	3,000	15,000
Subsection 604.32(1)	3,000	15,000
Subsection 604.32(2)	3,000	15,000
Subsection 604.32(3)	3,000	15,000
Subsection 604.32(4)	1,000	5,000
Subsection 604.33(2)	1,000	5,000
Subsection 604.34(1)	3,000	15,000
Subsection 604.34(2)	3,000	15,000
Section 604.35	3,000	15,000
DIVISION VI — FLIGHT TIME AND FLIGHT DUTY TIME		
Subsection 604.36(1)	5,000	25,000
Subsection 604.37(1)	3,000	15,000
Subsection 604.37(2)	3,000	15,000
Subsection 604.40(2)	1,000	5,000
Section 604.42	3,000	15,000
Section 604.43	3,000	15,000
DIVISION VII — EMERGENCY EQUIPMENT		
Subsection 604.44(1)	1,000	5,000
Subsection 604.45(1)	3,000	15,000
Subsection 604.46(1)	3,000	15,000
Section 604.47	3,000	15,000
DIVISION VIII — MAINTENANCE		
Section 604.52	3,000	15,000
Section 604.54	1,000	5,000

ANNEXE 2 (*suite*)

TEXTES DÉSIGNÉS (*suite*)

Colonne I	Colonne II	
Texte désigné	Montant maximal de l'amende ($)	
	Personne physique	Personne morale
SECTION V — OPÉRATIONS AÉRIENNES — PASSAGERS		
Paragraphe 604.31(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.32(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.32(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.32(3)	3 000	15 000
Paragraphe 604.32(4)	1 000	5 000
Paragraphe 604.33(2)	1 000	5 000
Paragraphe 604.34(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.34(2)	3 000	15 000
Article 604.35	3 000	15 000
SECTION VI — TEMPS DE VOL ET TEMPS DE SERVICE DE VOL		
Paragraphe 604.36(1)	5 000	25 000
Paragraphe 604.37(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.37(2)	3 000	15 000
Paragraphe 604.40(2)	1 000	5 000
Article 604.42	3 000	15 000
Article 604.43	3 000	15 000
SECTION VII — ÉQUIPEMENT DE SECOURS		
Paragraphe 604.44(1)	1 000	5 000
Paragraphe 604.45(1)	3 000	15 000
Paragraphe 604.46(1)	3 000	15 000
Article 604.47	3 000	15 000
SECTION VIII — MAINTENANCE		
Article 604.52	3 000	15 000
Article 604.54	1 000	5 000

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Interim Order.*)

Proposal

The *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* was made under subsection 6.41(1) of the *Aeronautics Act* by the Minister of Transport on July 14, 2011. This Interim Order returns the functions of certification and oversight of private operators of business aircraft to Transport Canada.

The *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators*, in accordance with subsection 6.41(2) of the *Aeronautics Act*, ceases to have effect 14 days after it is made unless it is approved by the Governor in Council (GIC). Following GIC approval, the Interim Order, in accordance with subsection 6.41(3) of the *Aeronautics Act*, will remain in force until regulations having the same effect are made, for a maximum of one year.

Objective

The objective of the Interim Order is to allow Transport Canada to take over the certification and oversight of private operators by suspending the application of Subpart 604 of the *Canadian Aviation Regulations* and instituting temporary rules while a new regulatory framework to support their certification and oversight is developed as part of the *Canadian Aviation Regulations*. The Canadian Business Aviation Association (CBAA), as a result of the Minister's announcement of March 16, 2010, has

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie de l'Arrêté d'urgence.*)

Proposition

L'*Arrêté d'urgence nº 9 visant les exploitants privés* a été pris en vertu du paragraphe 6.41(1) de la *Loi sur l'aéronautique* par le ministre des Transports, le 14 juillet 2011. Cet Arrêté d'urgence ramène la certification et la surveillance des exploitants privés d'aéronefs d'affaires à Transports Canada.

L'*Arrêté d'urgence nº 9 visant les exploitants privés* cesse d'avoir effet, conformément au paragraphe 6.41(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, 14 jours après sa prise à moins d'être approuvé par le gouverneur en conseil. À la suite de l'approbation du gouverneur en conseil et conformément au paragraphe 6.41(3) de la *Loi sur l'aéronautique*, l'Arrêté d'urgence cessera d'avoir effet à l'entrée en vigueur d'un règlement ayant le même effet ou, en l'absence de règlement, un an après sa prise.

Objectif

L'objectif de l'Arrêté d'urgence est de permettre à Transports Canada de reprendre la responsabilité de la certification et de la surveillance des exploitants privés en suspendant l'application de la sous-partie 604 du *Règlement de l'aviation canadien* et en établissant des règles provisoires d'ici à ce qu'un nouveau cadre de réglementation pour appuyer leur certification et leur surveillance soit intégré au *Règlement de l'aviation canadien*. À la suite de l'annonce du ministre le 16 mars 2010, l'Association canadienne

restructured its organization to discontinue the certification and oversight of private operators as of April 1, 2011. Without the Interim Order, an oversight void will result for these operators thereby creating a significant risk to aviation safety and the safety of the public.

Background

In 2005, Transport Canada amended Subpart 604 of the *Canadian Aviation Regulations* to enable the CBAA to issue a private operator certificate to private operators of business aircraft and monitor their operations. Business aviation has traditionally been a lower risk activity than the commercial sector. There are approximately 200 private operators in Canada.

Transport Canada had oversight over CBAA's management of the private operator certificate program.

Following a review, the Minister announced on March 16, 2010, that, as the certification and the oversight of operators are core responsibilities of Transport Canada, these activities should not be conducted by the private sector for business aviation. Accordingly, Transport Canada is developing amendments to the *Canadian Aviation Regulations* to return the responsibility for the issuance of private operator certificates to the Minister.

Implications

The CBAA has been restructuring its activities following the Minister's announcement in anticipation of no longer being responsible for the certification and oversight functions as of April 1, 2011. However, regulatory development has taken longer than originally anticipated and the necessary amendments to the *Canadian Aviation Regulations* to formally transfer responsibility for certification back to Transport Canada were not in place by April 1, 2011.

It was therefore necessary to provide a temporary regulatory structure to relieve and replace the CBAA from its certification and oversight functions. Since April 1, 2011, eight subsequent ministerial Interim Orders have done this by allowing Transport Canada to issue Temporary Private Operator Certificates to operators that hold a valid CBAA private operator certificate and comply with the conditions specified in their current CBAA certificate.

Transport Canada has contacted the private operators to explain the administrative details related to the issuance of a temporary private operator certificate, which will be required in order for private operators to continue their operations in accordance with the Interim Order. Temporary private operator certificates will be delivered at no charge to the private operators.

Overall, the Interim Order does not impose a heavier regulatory burden to private operators than did the CBAA.

Without the Interim Order, the Minister would not have any certification authority and would have only limited oversight authority over private operators of passenger aircraft, which could present a risk to aviation safety. Specifically, the Minister could not take enforcement actions against a private operator in cases where safety is compromised. Proposed amendments to the *Canadian Aviation Regulations* will be submitted for consideration to the Governor in Council within one year.

de l'aviation d'affaires (ACAA) a restructuré son organisation de sorte à interrompre la certification et la surveillance des exploitants privés, à compter du 1er avril 2011. Sans l'Arrêté d'urgence, l'absence de surveillance des exploitants privés pourrait entraîner un risque important pour la sécurité de l'aviation et du public.

Contexte

En 2005, Transports Canada a modifié la sous-partie 604 du *Règlement de l'aviation canadien* dans le but de permettre à l'ACAA de délivrer un certificat d'exploitation privée aux exploitants privés d'aéronefs d'affaires et de surveiller leurs activités. L'aviation d'affaires est traditionnellement un secteur qui est considéré comme étant une activité à risque plus faible que le secteur commercial. Il y a environ 200 exploitants privés au Canada.

Transports Canada a exercé la surveillance de la gestion du programme de certification des exploitants privés de l'ACAA.

À la suite d'un examen, le ministre a annoncé le 16 mars 2010 que, puisque les activités de certification et de surveillance des exploitants font partie des responsabilités fondamentales de Transports Canada, ces activités ne devraient pas être menées par des intervenants du secteur privé pour l'aviation d'affaires. Par conséquent, Transports Canada élabore des modifications au *Règlement de l'aviation canadien* afin de restituer au ministre la responsabilité de délivrer des certificats d'exploitation privée.

Répercussions

À la suite de l'annonce du ministre, l'ACAA a restructuré ses activités dans l'attente de ne plus être responsable de la certification et la surveillance des exploitants privés, à partir du 1er avril 2011. Cependant, l'élaboration du nouveau régime réglementaire a pris plus de temps que prévu et les modifications proposées au *Règlement de l'aviation civile* afin de restituer les responsabilités de certification à Transports Canada n'étaient pas en vigueur le 1er avril 2011.

Il a donc été nécessaire de mettre en place une structure réglementaire temporaire afin de relever et de remplacer l'ACAA dans ses responsabilités de certification et de surveillance. Depuis le 1er avril 2011, huit arrêtés d'urgence subséquents ont permis au ministère de relever l'ACAA de ses fonctions de certification et de surveillance, et de la remplacer dans ces mêmes fonctions. Transports Canada est ainsi en mesure de délivrer des certificats d'exploitation privée provisoires aux exploitants qui sont titulaires d'un certificat d'exploitation privée valide délivré par l'ACAA, et qui respectent les conditions précisées dans ce même certificat.

Transports Canada est entré en relation avec les exploitants privés pour leur expliquer les détails administratifs liés à la délivrance d'un certificat d'exploitation privée provisoire, lequel sera nécessaire pour qu'un exploitant privé puisse poursuivre ses opérations conformément à l'Arrêté d'urgence. Les certificats d'exploitation privée provisoires seront délivrés sans qu'aucuns frais ne soient imposés aux exploitants privés.

Dans l'ensemble, l'Arrêté d'urgence n'impose pas aux exploitants privés un fardeau réglementaire plus important que ne le faisait l'ACAA.

Sans l'Arrêté d'urgence, le ministre n'a pas l'autorité nécessaire pour remplir les fonctions de certification et n'a pas l'autorité suffisante pour assurer la surveillance des exploitants privés d'aéronefs de passagers, ce qui pourrait présenter un risque à la sécurité aérienne. Plus particulièrement, le ministre ne pourrait prendre aucune mesure d'application de la loi contre un exploitant privé dans les situations où la sécurité aérienne est compromise. Des modifications proposées au *Règlement de l'aviation canadien* seront soumises pour considération au gouverneur en conseil, dans le courant de l'année.

Consultation

Following the March 2010 announcement, Transport Canada briefed the stakeholders at the May 2010 plenary meeting of the Canadian Aviation Regulation Advisory Council (CARAC) on the repatriation of the certification functions of private operators to Transport Canada. Meetings subsequently took place with the Board of Directors of the CBAA over several months.

On February 24, 2011, the Board of Directors of the CBAA was briefed on the proposed Interim Order. The CBAA was satisfied with the briefing and follow up discussions with the association have been held to clarify specific issues.

Departmental contact

Marie-Anne Dromaguet
Chief
Regulatory Affairs
Policy and Regulatory Affairs
Transport Canada
Email: marie-anne.dromaguet@tc.gc.ca
Telephone: 613-990-1184

[32-1-o]

Consultation

À la suite de l'annonce faite en mars 2010, Transports Canada a informé les intervenants du rapatriement des fonctions de certification des exploitants privés à Transports Canada lors de la réunion plénière du Conseil consultatif sur la réglementation aérienne canadienne (CCRAC) de mai 2010. Des réunions ont eu lieu par la suite avec le conseil d'administration de l'ACAA sur une période de plusieurs mois.

Le 24 février 2011, le conseil d'administration de l'ACAA a été mis au courant de la proposition d'arrêté d'urgence. L'ACAA était satisfaite de la séance d'information, et des discussions ont été tenues, par la suite, avec l'ACAA pour clarifier certains points précis.

Personne-ressource ministérielle

Marie-Anne Dromaguet
Chef
Affaires réglementaires
Politiques et services de réglementation
Transports Canada
Courriel : marie-anne.dromaguet@tc.gc.ca
Téléphone : 613-990-1184

[32-1-o]

OFFICE OF THE SUPERINTENDENT OF FINANCIAL INSTITUTIONS

BANK ACT

Approval to have a financial establishment in Canada

Notice is hereby given, pursuant to section 522.26 of the *Bank Act*, that the Minister of Finance, pursuant to subsection 522.21(1) of the *Bank Act*, approved, on July 14, 2011, Raymond James Financial Inc. to have a financial establishment in Canada.

July 26, 2011

JULIE DICKSON
Superintendent of Financial Institutions

[32-1-o]

BUREAU DU SURINTENDANT DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

LOI SUR LES BANQUES

Agrément relatif aux établissements financiers au Canada

Avis est par les présentes donné, en vertu de l'article 522.26 de la *Loi sur les banques*, que le ministre des Finances, en vertu du paragraphe 522.21(1) de la *Loi sur les banques*, a consenti, le 14 juillet 2011, à ce que Raymond James Financial Inc. ait un établissement financier au Canada.

Le 26 juillet 2011

Le surintendant des institutions financières
JULIE DICKSON

[32-1-o]

BANK OF CANADA

Statement of financial position as at June 30, 2011

(Millions of dollars) Unaudited

ASSETS			LIABILITIES AND EQUITY		
Cash and foreign deposits		3.5	Bank notes in circulation		57,446.3
Loans and receivables			Deposits		
Securities purchased under resale agreements	—		Government of Canada	1,153.2	
Advances to members of the Canadian Payments Association	258.7		Members of the Canadian Payments Association	284.0	
Advances to governments	—		Other deposits	793.7	
Other receivables	6.9				2,230.9
		265.6	Liabilities in foreign currencies		
Investments			Government of Canada	—	
Treasury bills of Canada	21,975.1		Other	—	
Government of Canada bonds	37,674.7				—
Other investments	320.1		Other liabilities		
		59,969.9	Securities sold under repurchase agreements	—	
Property and equipment		152.1	Other liabilities	524.3	
					524.3
Intangible assets		33.2			60,201.5
Other assets		213.3	Equity		
			Share capital	5.0	
			Statutory and special reserves	125.0	
			Available-for-sale reserve	292.0	
			Actuarial gains reserve	14.1	
			Retained earnings	—	
					436.1
		60,637.6			60,637.6

Effective January 1, 2011, the Bank of Canada adopted International Financial Reporting Standards (IFRS).

I declare that the foregoing return is correct according to the books of the Bank.

Ottawa, July 22, 2011

S. VOKEY
Chief Accountant

I declare that the foregoing return is to the best of my knowledge and belief correct, and shows truly and clearly the financial position of the Bank, as required by section 29 of the *Bank of Canada Act.*

Ottawa, July 22, 2011

T. MACKLEM
Senior Deputy Governor

[32-1-o]

BANQUE DU CANADA

État de la situation financière au 30 juin 2011

(En millions de dollars) Non audité

ACTIF			PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Encaisse et dépôts en devises		3,5	Billets de banque en circulation		57 446,3
Prêts et créances			Dépôts		
Titres achetés dans le cadre de conventions de revente	—		Gouvernement du Canada	1 153,2	
Avances aux membres de l'Association canadienne des paiements	258,7		Membres de l'Association canadienne des paiements	284,0	
Avances aux gouvernements	—		Autres dépôts	793,7	
Autres créances	6,9				2 230,9
		265,6	Passif en devises étrangères		
Placements			Gouvernement du Canada	—	
Bons du Trésor du Canada	21 975,1		Autre	—	
Obligations du gouvernement du Canada	37 674,7				—
Autres placements	320,1		Autres éléments de passif		
		59 969,9	Titres vendus dans le cadre de conventions de rachat	—	
Immobilisations corporelles		152,1	Autres éléments de passif	524,3	
Actifs incorporels		33,2			524,3
Autres éléments d'actif		213,3			60 201,5
			Capitaux propres		
			Capital-actions	5,0	
			Réserve légale et réserve spéciale	125,0	
			Réserve d'actifs disponibles à la vente	292,0	
			Réserve pour gains actuariels	14,1	
			Bénéfices non répartis	—	
					436,1
		60 637,6			60 637,6

La Banque du Canada a adopté les normes internationales d'information financière (les normes IFRS) le 1er janvier 2011.

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, au vu des livres de la Banque.

Ottawa, le 22 juillet 2011

Le comptable en chef
S. VOKEY

Je déclare que l'état ci-dessus est exact, à ma connaissance, et qu'il montre fidèlement et clairement la situation financière de la Banque, en application de l'article 29 de la *Loi sur la Banque du Canada.*

Ottawa, le 22 juillet 2011

Le premier sous-gouverneur
T. MACKLEM

[32-1-o]

PARLIAMENT

HOUSE OF COMMONS

First Session, Forty-First Parliament

PRIVATE BILLS

Standing Order 130 respecting notices of intended applications for private bills was published in the *Canada Gazette*, Part I, on May 28, 2011.

For further information, contact the Private Members' Business Office, House of Commons, Centre Block, Room 134-C, Ottawa, Ontario K1A 0A6, 613-992-6443.

AUDREY O'BRIEN
Clerk of the House of Commons

PARLEMENT

CHAMBRE DES COMMUNES

Première session, quarante et unième législature

PROJETS DE LOI D'INTÉRÊT PRIVÉ

L'article 130 du Règlement relatif aux avis de demande de projets de loi d'intérêt privé a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* du 28 mai 2011.

Pour de plus amples renseignements, prière de communiquer avec le Bureau des affaires émanant des députés, Chambre des communes, Édifice du Centre, Pièce 134-C, Ottawa (Ontario) K1A 0A6, 613-992-6443.

La greffière de la Chambre des communes
AUDREY O'BRIEN

COMMISSIONS

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

APPEAL

Notice No. HA-2011-008

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) will hold a public hearing to consider the appeal referenced hereunder. This hearing will be held beginning at 9:30 a.m., in the Tribunal's Hearing Room No. 2, 18th Floor, Standard Life Centre, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario. Interested persons planning to attend should contact the Tribunal at 613-998-9908 to obtain further information and to confirm that the hearing will be held as scheduled.

Customs Act

Komatsu International (Canada) Inc. v. President of the Canada Border Services Agency

Date of Hearing:	September 6, 2011
Appeal No.:	AP-2010-006
Goods in Issue:	Rubber hoses with fittings
Issue:	Whether the goods in issue are properly classified under tariff item No. 4009.42.90 as other tubes, pipes and hoses, of vulcanized rubber other than hard rubber, reinforced or otherwise combined with other materials, with fittings, as determined by the President of the Canada Border Services Agency, or should be classified under tariff item No. 8412.90.00 as parts of other engines and motors or, in the alternative, under tariff item No. 8431.49.00 as other parts suitable for use solely with the machinery of heading Nos. 84.25 to 84.30, or, also in the alternative, under tariff item No. 8412.21.00 as linear acting (cylinders) hydraulic power engines and motors, as claimed by Komatsu International (Canada) Inc.
Tariff Items at Issue:	Komatsu International (Canada) Inc.— 8412.90.00, 8431.49.00 or 8412.21.00 President of the Canada Border Services Agency— 4009.42.90

July 28, 2011

By order of the Tribunal
GILLIAN BURNETT
Acting Secretary

[32-1-o]

COMMISSIONS

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

APPEL

Avis n^{o} HA-2011-008

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) tiendra une audience publique afin d'entendre l'appel mentionné ci-dessous. L'audience débutera à 9 h 30 et aura lieu dans la salle d'audience n^{o} 2 du Tribunal, 18^{e} étage, Standard Life Centre, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario). Les personnes intéressées qui ont l'intention d'assister à l'audience doivent s'adresser au Tribunal en composant le 613-998-9908 si elles désirent plus de renseignements ou si elles veulent confirmer la date de l'audience.

Loi sur les douanes

Komatsu International (Canada) Inc. c. Président de l'Agence des services frontaliers du Canada

Date de l'audience :	Le 6 septembre 2011
Appel n^{o} :	AP-2010-006
Marchandises en cause :	Tuyaux en caoutchouc avec accessoires
Question en litige :	Déterminer si les marchandises en cause sont correctement classées dans le numéro tarifaire 4009.42.90 à titre d'autres tubes et tuyaux en caoutchouc vulcanisé non durci, renforcés à l'aide d'autres matières ou autrement associés à d'autres matières, avec accessoires, comme l'a déterminé le président de l'Agence des services frontaliers du Canada, ou si elles doivent être classées dans le numéro tarifaire 8412.90.00 à titre de parties d'autres moteurs et machines motrices ou, dans l'alternative, dans le numéro tarifaire 8431.49.00 à titre d'autres parties principalement destinées aux machines des positions n^{os} 84.25 à 84.30, ou, subsidiairement encore, dans le numéro tarifaire 8412.21.00 à titre de moteurs hydrauliques à mouvement rectiligne (cylindres), comme le soutient Komatsu International (Canada) Inc.
Numéros tarifaires en cause :	Komatsu International (Canada) Inc. — 8412.90.00, 8431.49.00 ou 8412.21.00 Président de l'Agence des services frontaliers du Canada — 4009.42.90

Le 28 juillet 2011

Par ordre du Tribunal
Le secrétaire intérimaire
GILLIAN BURNETT

[32-1-o]

CANADIAN INTERNATIONAL TRADE TRIBUNAL

INQUIRY

Furniture

The Canadian International Trade Tribunal (the Tribunal) has received a complaint (File No. PR-2011-017) from BRC Business Enterprises Ltd. (BRC), of Georgetown, Ontario, concerning a procurement (Solicitation No. E60PQ-090004/B) by the Department of Public Works and Government Services (PWGSC). The solicitation is for freestanding furniture. Pursuant to subsection 30.13(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Act* and subsection 7(2) of the *Canadian International Trade Tribunal Procurement Inquiry Regulations*, notice is hereby given that the Tribunal has decided to conduct an inquiry into the complaint.

TRIBUNAL CANADIEN DU COMMERCE EXTÉRIEUR

ENQUÊTE

Ameublement

Le Tribunal canadien du commerce extérieur (le Tribunal) a reçu une plainte (dossier n^{o} PR-2011-017) déposée par BRC Business Enterprises Ltd. (BRC), de Georgetown (Ontario), concernant un marché (invitation n^{o} E60PQ-090004/B) passé par le ministère des Travaux publics et des Services gouvernementaux (TPSGC). L'invitation porte sur la fourniture de meubles autostables. Conformément au paragraphe 30.13(2) de la *Loi sur le Tribunal canadien du commerce extérieur* et au paragraphe 7(2) du *Règlement sur les enquêtes du Tribunal canadien du commerce extérieur sur les marchés publics*, avis est donné par la présente que le Tribunal a décidé d'enquêter sur la plainte.

BRC alleges that PWGSC improperly declared its offer non-compliant and failed to evaluate bids in accordance with the express terms of the solicitation documents.

Further information may be obtained from the Secretary, Canadian International Trade Tribunal, Standard Life Centre, 15th Floor, 333 Laurier Avenue W, Ottawa, Ontario K1A 0G7, 613-993-3595 (telephone), 613-990-2439 (fax), secretary@citt-tcce.gc.ca (email).

Ottawa, July 26, 2011

GILLIAN BURNETT
Acting Secretary

[32-1-o]

BRC allègue que TPSGC a incorrectement déclaré son offre non conforme et n'a pas évalué les soumissions conformément aux modalités expresses des documents d'invitation.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec le Secrétaire, Tribunal canadien du commerce extérieur, Standard Life Centre, 15e étage, 333, avenue Laurier Ouest, Ottawa (Ontario) K1A 0G7, 613-993-3595 (téléphone), 613-990-2439 (télécopieur), secretaire@tcce-citt.gc.ca (courriel).

Ottawa, le 26 juillet 2011

Le secrétaire intérimaire
GILLIAN BURNETT

[32-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

NOTICE TO INTERESTED PARTIES

The Commission posts on its Web site the decisions, notices of consultation and regulatory policies that it publishes, as well as information bulletins and orders. On April 1, 2011, the *Canadian Radio-television and Telecommunications Commission Rules of Practice and Procedure* came into force. As indicated in Part 1 of these Rules, some broadcasting applications are posted directly on the Commission's Web site, www.crtc.gc.ca, under "Part 1 Applications."

To be up to date on all ongoing proceedings, it is important to regularly consult "Today's Releases" on the Commission's Web site, which includes daily updates to notices of consultation that have been published and ongoing proceedings, as well as a link to Part 1 applications.

The following documents are abridged versions of the Commission's original documents. The original documents contain a more detailed outline of the applications, including the locations and addresses where the complete files for the proceeding may be examined. These documents are posted on the Commission's Web site and may also be examined at the Commission's offices and public examination rooms. Furthermore, all documents relating to a proceeding, including the notices and applications, are posted on the Commission's Web site under "Public Proceedings."

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

PART 1 APPLICATIONS

The following applications were posted on the Commission's Web site between July 22 and July 28, 2011:

Canadian Broadcasting Corporation
Québec, Quebec
2011-1112-9
Amendment to the technical parameters of CBVE-TV transmitter
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 1, 2011

Canadian Broadcasting Corporation
Trois-Rivières, Quebec
2011-1111-1
Amendment to the technical parameters of CBMT-1 transmitter
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 1, 2011

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

AVIS AUX INTÉRESSÉS

Le Conseil affiche sur son site Web les décisions, les avis de consultation et les politiques réglementaires qu'il publie ainsi que les bulletins d'information et les ordonnances. Le 1er avril 2011, les *Règles de pratique et de procédure du Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes* sont entrées en vigueur. Tel qu'il est prévu dans la partie 1 de ces règles, le Conseil affiche directement sur son site Web, www.crtc.gc.ca, certaines demandes de radiodiffusion sous la rubrique « Demandes de la Partie 1 ».

Pour être à jour sur toutes les instances en cours, il est important de consulter régulièrement la rubrique « Nouvelles du jour » du site Web du Conseil, qui comporte une mise à jour quotidienne des avis de consultation publiés et des instances en cours, ainsi qu'un lien aux demandes de la partie 1.

Les documents qui suivent sont des versions abrégées des documents originaux du Conseil. Les documents originaux contiennent une description plus détaillée de chacune des demandes, y compris les lieux et les adresses où l'on peut consulter les dossiers complets de l'instance. Ces documents sont affichés sur le site Web du Conseil et peuvent également être consultés aux bureaux et aux salles d'examen public du Conseil. Par ailleurs, tous les documents qui se rapportent à une instance, y compris les avis et les demandes, sont affichés sur le site Web du Conseil sous « Instances publiques ».

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DEMANDES DE LA PARTIE 1

Les demandes suivantes ont été affichées sur le site Web du Conseil entre le 22 juillet et le 28 juillet 2011 :

Société Radio-Canada
Québec (Québec)
2011-1112-9
Modification des paramètres techniques de l'émetteur CBVE-TV
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 1er août 2011

Société Radio-Canada
Trois-Rivières (Québec)
2011-1111-1
Modification des paramètres techniques de l'émetteur CBMT-1
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 1er août 2011

Canadian Broadcasting Corporation
London, Ontario
2011-1116-1
Amendment to the technical parameters of CBLFT-9 transmitter
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 2, 2011

Canadian Broadcasting Corporation
Kitchener, Ontario
2011-1115-3
Amendment to the technical parameters of CBLFT-8 transmitter
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 2, 2011

Télé Inter-Rives ltée
Rivière-du-Loup, Quebec
2011-1113-7
Amendment to the technical parameters of CIMT-TV transmitter
Deadline for submission of interventions, comments and/or answers: August 25, 2011

[32-1-o]

Société Radio-Canada
London (Ontario)
2011-1116-1
Modification des paramètres techniques de l'émetteur CBLFT-9
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 2 août 2011

Société Radio-Canada
Kitchener (Ontario)
2011-1115-3
Modification des paramètres techniques de l'émetteur CBLFT-8
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 2 août 2011

Télé Inter-Rives ltée
Rivière-du-Loup (Québec)
2011-1113-7
Modification des paramètres techniques de l'émetteur CIMT-TV
Date limite pour le dépôt des interventions, des observations ou des réponses : le 25 août 2011

[32-1-o]

CANADIAN RADIO-TELEVISION AND TELECOMMUNICATIONS COMMISSION

DECISIONS

The complete texts of the decisions summarized below are available from the offices of the CRTC.

2011-440 *July 26, 2011*

Corus Premium Television Ltd.
New Westminster, British Columbia

Approved — Application to change the technical parameters of the English-language commercial radio station CFMI-FM New Westminster.

2011-441 *July 27, 2011*

Various licensees
Across Canada

Group-based licence renewals for English-language television groups — Introductory decision.

2011-444 *July 27, 2011*

Bell Media Inc., on behalf of itself and various licensees
Across Canada

Approved — Renewal of the broadcasting licences for the various television services affiliated with the Bell Media Inc. broadcasting ownership group from September 1, 2011, to August 31, 2016.

2011-445 *July 27, 2011*

Shaw Media Inc., on behalf of various licensees
Various locations and across Canada

Approved — Renewal of the broadcasting licences for the various television services affiliated with the Shaw Media Inc. broadcasting ownership group from September 1, 2011, to August 31, 2016.

CONSEIL DE LA RADIODIFFUSION ET DES TÉLÉCOMMUNICATIONS CANADIENNES

DÉCISIONS

On peut se procurer le texte complet des décisions résumées ci-après en s'adressant au CRTC.

2011-440 *Le 26 juillet 2011*

Corus Premium Television Ltd.
New Westminster (Colombie-Britannique)

Approuvé — Demande en vue de changer les paramètres techniques de la station de radio commerciale de langue anglaise CFMI-FM New Westminster.

2011-441 *Le 27 juillet 2011*

Divers titulaires
L'ensemble du Canada

Renouvellement des licences de radiodiffusion par groupe de propriété pour les groupes de télévision de langue anglaise — Décision de préambule.

2011-444 *Le 27 juillet 2011*

Bell Media Inc., en son nom et au nom de divers titulaires
L'ensemble du Canada

Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion des divers services de télévision affiliés au groupe de propriété de radiodiffusion Bell Media Inc., du 1er septembre 2011 au 31 août 2016.

2011-445 *Le 27 juillet 2011*

Shaw Media Inc., au nom de divers titulaires
Diverses localités et l'ensemble du Canada

Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion des divers services de télévision affiliés au groupe de propriété de radiodiffusion Shaw Media Inc., du 1er septembre 2011 au 31 août 2016.

2011-446 *July 27, 2011*

Corus Entertainment Inc., on behalf of various licensees
Across Canada

Approved — Renewal of the broadcasting licences for the various television services affiliated with the Corus Entertainment Inc. broadcasting ownership group from September 1, 2011, to August 31, 2016.

2011-447 *July 27, 2011*

Rogers Media Inc., on behalf of Rogers Broadcasting Limited and Rogers Sportsnet Inc.
Across Canada

Approved — Renewal of the broadcasting licences for the various television services affiliated with the Rogers Media Inc. broadcasting ownership group from September 1, 2011, to August 31, 2014.

2011-448 *July 27, 2011*

Shaw Cablesystems Limited
Kenora, Ontario

Approved — Renewal of the broadcasting licence for the conventional television station CJBN-TV Kenora from September 1, 2011, to August 31, 2016.

2011-449 *July 28, 2011*

CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Various locations in British Columbia and Alberta

Approved — Applications to amend the broadcasting licence for the Type B community radio station CIAM-FM Fort Vermilion by adding low-power transmitters in Prespatou and Dawson Creek, British Columbia, and Three Hills, Alberta.

2011-450 *July 28, 2011*

AEBC Internet Corp.
Vancouver and the Lower Mainland, British Columbia

Approved — Application for a broadcasting licence to operate a terrestrial broadcasting distribution undertaking to serve Vancouver and the Lower Mainland.

[32-1-o]

2011-446 *Le 27 juillet 2011*

Corus Entertainment Inc., au nom de divers titulaires
L'ensemble du Canada

Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion des divers services de télévision affiliés au groupe de propriété de radiodiffusion Corus Entertainment Inc., du 1er septembre 2011 au 31 août 2016.

2011-447 *Le 27 juillet 2011*

Rogers Media Inc., au nom de Rogers Broadcasting Limited et Rogers Sportsnet Inc.
L'ensemble du Canada

Approuvé — Renouvellement des licences de radiodiffusion des divers services de télévision affiliés au groupe de propriété de radiodiffusion Rogers Media Inc., du 1er septembre 2011 au 31 août 2014.

2011-448 *Le 27 juillet 2011*

Shaw Cablesystems Limited
Kenora (Ontario)

Approuvé — Renouvellement de licence de radiodiffusion de la station de télévision traditionnelle CJBN-TV Kenora, du 1er septembre 2011 au 31 août 2016.

2011-449 *Le 28 juillet 2011*

CIAM Media & Radio Broadcasting Association
Diverses localités en Colombie-Britannique et Alberta

Approuvé — Demandes en vue de modifier la licence de radiodiffusion de la station de radio communautaire de type B CIAM-FM Fort Vermilion afin d'ajouter des émetteurs de faible puissance à Prespatou et Dawson Creek (Colombie-Britannique), ainsi qu'à Three Hills (Alberta).

2011-450 *Le 28 juillet 2011*

AEBC Internet Corp.
Vancouver et le Lower Mainland (Colombie-Britannique)

Approuvé — Demande en vue d'obtenir une licence de radiodiffusion afin d'exploiter une entreprise de distribution de radiodiffusion terrestre devant desservir Vancouver et le Lower Mainland.

[32-1-o]

NAFTA SECRETARIAT

COMPLETION OF PANEL REVIEW

Citric acid and certain citrate salts from Canada

Notice is hereby given, pursuant to subrule 78(*a*) of the *NAFTA Article 1904 Panel Rules*, that the binational panel review of the Final Results of the Antidumping Duty Administrative Review made by the United States Department of Commerce, International Trade Administration, concerning Citric Acid and Certain Citrate Salts from Canada was terminated effective July 26, 2011, the day on which the Consent Motion to terminate this panel review was filed (Secretariat File No. USA-CDA-2011-1904-03).

SECRÉTARIAT DE L'ALÉNA

FIN DE LA RÉVISION PAR UN GROUPE SPÉCIAL

Acide citrique et certains sels de citrate du Canada

Avis est donné par la présente, conformément au paragraphe 78*a*) des *Règles de procédure des groupes spéciaux de l'article 1904 de l'ALÉNA*, que l'examen par un groupe spécial binational des résultats finals de l'examen administratif en matière de droits antidumping rendus par le United States Department of Commerce, International Trade Administration, concernant la cause de l'« Acide citrique et certains sels de citrate du Canada », est terminé en date du 26 juillet 2011, soit le jour où la requête pour mettre fin à la révision de cette affaire par un groupe spécial a été déposée (dossier du Secrétariat nº USA-CDA-2011-1904-03).

Explanatory note

Chapter 19 of the North American Free Trade Agreement establishes a procedure for replacing domestic judicial review of determinations in antidumping and countervailing duty cases involving imports from a NAFTA country with review by binational panels.

These panels are established, when a Request for Panel Review is received by the NAFTA Secretariat, to act in place of national courts to review final determinations expeditiously to determine whether they are in accordance with the antidumping or countervailing duty law of the country that made the determination.

Under Article 1904 of the North American Free Trade Agreement which came into force on January 1, 1994, the Government of Canada, the Government of the United States and the Government of Mexico established the *Rules of Procedure for Article 1904 Binational Panel Reviews*. These Rules were published in the *Canada Gazette*, Part I, on January 1, 1994.

Requests for information concerning the present notice, or concerning the *NAFTA Article 1904 Panel Rules*, should be addressed to the Canadian Secretary, Trade Agreements and NAFTA Secretariat, 111 Sussex Drive, 5th Floor, Ottawa, Ontario K1N 1J1, 613-992-9388.

DENNIS SEEBACH
Canadian Secretary

[32-1-o]

Note explicative

Le chapitre 19 de l'Accord de libre-échange nord-américain substitue à l'examen judiciaire national des décisions rendues en matière de droits antidumping et compensateurs touchant les produits importés du territoire d'un pays de l'ALÉNA, une procédure de révision par des groupes spéciaux binationaux.

De tels groupes spéciaux sont formés lorsqu'une demande de révision par un groupe spécial est reçue au Secrétariat de l'ALÉNA. Ils tiennent lieu d'un tribunal national et examinent, dans les meilleurs délais, la décision définitive afin de déterminer si elle est conforme à la législation sur les droits antidumping ou compensateurs du pays où elle a été rendue.

Conformément à l'article 1904 de l'Accord de libre-échange nord-américain entré en vigueur le 1er janvier 1994, le gouvernement du Canada, le gouvernement des États-Unis et le gouvernement du Mexique ont établi les *Règles de procédure des groupes spéciaux binationaux formés en vertu de l'article 1904*. Ces règles ont été publiées dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 1er janvier 1994.

Toutes les demandes de renseignements concernant le présent avis ou les *Règles des groupes spéciaux (article 1904 – ALÉNA)* doivent être adressées au Secrétaire canadien, Secrétariat des ententes et de l'ALÉNA, 111, promenade Sussex, 5e étage, Ottawa (Ontario) K1N 1J1, 613-992-9388.

Le secrétaire canadien
DENNIS SEEBACH

[32-1-o]

NATIONAL ENERGY BOARD

APPLICATION TO EXPORT ELECTRICITY TO THE UNITED STATES

TransCanada Power Marketing Ltd.

By an application dated August 4, 2011, TransCanada Power Marketing Ltd. (the "Applicant") has applied to the National Energy Board (the "Board"), under Division II of Part VI of the *National Energy Board Act* (the "Act"), for authorization to export up to 2 000 GWh of firm energy and up to 2 000 GWh of interruptible energy annually for a period of 10 years. The Applicant, or its affiliates, has an interest in the following generation or transmission facilities in Canada:

Alberta
• Bear Creek Cogeneration Plant • Cancarb Waste Heat Recovery Plant • Carseland Cogeneration Plant • MacKay River Plant • Redwater Cogeneration Plant • Wildhorse Transmission Line
Ontario
• Portlands Energy Centre • Halton Hills Generating Station • Bruce Power
Quebec
• Centrale Cogénération de Bécancour • Cartier Wind Entities
New Brunswick
• Grandview Cogeneration Plant

OFFICE NATIONAL DE L'ÉNERGIE

DEMANDE VISANT L'EXPORTATION D'ÉLECTRICITÉ AUX ÉTATS-UNIS

TransCanada Power Marketing Ltd.

TransCanada Power Marketing Ltd. (le « demandeur ») a déposé auprès de l'Office national de l'énergie (l'« Office »), aux termes de la section II de la partie VI de la *Loi sur l'Office national de l'énergie* (la « Loi »), une demande datée du 4 août 2011 en vue d'obtenir l'autorisation d'exporter jusqu'à un total de 2 000 GWh par année d'énergie garantie et jusqu'à un total de 2 000 GWh par année d'énergie interruptible pendant une période de 10 ans. Le demandeur, directement ou par l'entremise de ses sociétés affiliées, détient une participation dans les installations de production ou de transport suivantes au Canada :

Alberta
• Bear Creek Cogeneration Plant • Cancarb Waste Heat Recovery Plant • Carseland Cogeneration Plant • MacKay River Plant • Redwater Cogeneration Plant • Wildhorse Transmission Line
Ontario
• Portlands Energy Centre • Halton Hills Generating Station • Bruce Power
Québec
• Centrale Cogénération de Bécancour • Cartier Wind Entities
Nouveau-Brunswick
• Grandview Cogeneration Plant

The Board wishes to obtain the views of interested parties on this application before issuing a permit or recommending to the Governor in Council that a public hearing be held. The directions on procedure that follow explain in detail the procedure that will be used.

1. The Applicant shall deposit and keep on file, for public inspection during normal business hours, copies of the application at its offices located at 450 1st Street SW, Calgary, Alberta T2P 5H1 (please contact Frank Karabetsos at 403-920-6373). A copy of the application is also available for viewing during normal business hours in the Board's library, at 444 Seventh Avenue SW, Room 1002, Calgary, Alberta T2P 0X8, or online at www.neb-one.gc.ca.

2. Submissions that any party wishes to present shall be filed with the Secretary, National Energy Board, 444 Seventh Avenue SW, Calgary, Alberta T2P 0X8, 403-292-5503 (fax), and served on the Applicant by September 6, 2011.

3. Pursuant to subsection 119.06(2) of the Act, the Board shall have regard to all considerations that appear to it to be relevant. In particular, the Board is interested in the views of submitters with respect to

(*a*) the effect of the exportation of the electricity on provinces other than that from which the electricity is to be exported;

(*b*) the impact of the exportation on the environment; and

(*c*) whether the Applicant has

(i) informed those who have declared an interest in buying electricity for consumption in Canada of the quantities and classes of service available for sale, and

(ii) given an opportunity to purchase electricity on terms and conditions as favourable as the terms and conditions specified in the application to those who, within a reasonable time of being so informed, demonstrate an intention to buy electricity for consumption in Canada.

4. Any answer to submissions that the Applicant wishes to present in response to items 2 and 3 of this notice of application and directions on procedure shall be filed with the Secretary of the Board and served on the party that filed the submission by September 21, 2011.

5. For further information on the procedures governing the Board's examination, contact the Secretary of the Board at 403-299-2714 (telephone) or 403-292-5503 (fax).

ANNE-MARIE ERICKSON
Secretary

[32-1-o]

L'Office souhaite obtenir les commentaires des parties intéressées sur cette demande avant de délivrer un permis ou de recommander au gouverneur en conseil la tenue d'une audience publique. Les instructions relatives à la procédure énoncées ci-après exposent en détail la démarche qui sera suivie.

1. Le demandeur doit déposer et conserver en dossier des copies de la demande, aux fins d'examen public pendant les heures normales d'ouverture, à ses bureaux situés au 450 1st Street SW, Calgary (Alberta) T2P 5H1 (veuillez communiquer avec Frank Karabetsos au 403-920-6373). Il est également possible de consulter une copie de la demande, pendant les heures normales d'ouverture, à la bibliothèque de l'Office, située au 444 Seventh Avenue SW, Pièce 1002, Calgary (Alberta) T2P 0X8, ou en ligne à l'adresse www.neb-one.gc.ca.

2. Les parties qui désirent déposer un mémoire doivent le faire auprès de la Secrétaire, Office national de l'énergie, 444 Seventh Avenue SW, Calgary (Alberta) T2P 0X8, 403-292-5503 (télécopieur), et le signifier au demandeur, au plus tard le 6 septembre 2011.

3. Conformément au paragraphe 119.06(2) de la Loi, l'Office tiendra compte de tous les facteurs qu'il estime pertinents. En particulier, il s'intéresse aux points de vue des déposants sur les questions suivantes :

a) les conséquences de l'exportation sur les provinces autres que la province exportatrice;

b) les conséquences de l'exportation sur l'environnement;

c) si le demandeur :

(i) a informé quiconque s'est montré intéressé par l'achat d'électricité pour consommation au Canada des quantités et des catégories de services offerts,

(ii) a donné la possibilité d'acheter de l'électricité à des conditions aussi favorables que celles indiquées dans la demande à ceux qui ont, dans un délai raisonnable suivant la communication de ce fait, manifesté l'intention d'acheter de l'électricité pour consommation au Canada.

4. Si le demandeur souhaite répondre aux mémoires visés aux points 2 et 3 du présent avis de la demande et des présentes instructions relatives à la procédure, il doit déposer sa réponse auprès de la secrétaire de l'Office et en signifier une copie à la partie qui a déposé le mémoire, au plus tard le 21 septembre 2011.

5. Pour obtenir de plus amples renseignements sur les méthodes régissant l'examen mené par l'Office, veuillez communiquer avec la secrétaire de l'Office, par téléphone au 403-299-2714 ou par télécopieur au 403-292-5503.

La secrétaire
ANNE-MARIE ERICKSON

[32-1-o]

PUBLIC SERVICE COMMISSION

PUBLIC SERVICE EMPLOYMENT ACT

Permission and leave granted

The Public Service Commission of Canada, pursuant to section 116 of the *Public Service Employment Act*, hereby gives notice that it has granted permission, pursuant to subsection 114(4) of the said Act, to Emmanuel Houle, Administrative Assistant (AS-01), Department of Fisheries and Oceans, Ottawa, Ontario, to allow him to seek nomination as, and be, a candidate before the election period in the provincial election for the electoral district of Ottawa-Vanier, Ontario, to be held on October 6, 2011.

COMMISSION DE LA FONCTION PUBLIQUE

LOI SUR L'EMPLOI DANS LA FONCTION PUBLIQUE

Permission et congé accordés

La Commission de la fonction publique du Canada, en vertu de l'article 116 de la *Loi sur l'emploi dans la fonction publique*, donne avis par la présente qu'elle a accordé à Emmanuel Houle, adjoint administratif (AS-01), ministère des Pêches et des Océans, Ottawa (Ontario), la permission, aux termes du paragraphe 114(4) de ladite loi, de tenter d'être choisi comme candidat et d'être candidat avant la période électorale, pour la circonscription de Ottawa-Vanier (Ontario), à l'élection provinciale prévue pour le 6 octobre 2011.

The Public Service Commission of Canada, pursuant to subsection 114(5) of the said Act, has also granted a leave of absence without pay during the election period, effective at close of business on the first day of the election period, to allow him to be a candidate during the election.

July 25, 2011

MARIA BARRADOS
President

[32-1-o]

En vertu du paragraphe 114(5) de ladite loi, la Commission de la fonction publique du Canada lui a aussi accordé, pour la période électorale, un congé sans solde devant commencer à la fermeture des bureaux le premier jour de cette période électorale pour être candidat à cette élection.

Le 25 juillet 2011

La présidente
MARIA BARRADOS

[32-1-o]

MISCELLANEOUS NOTICES

ARCH INSURANCE COMPANY

APPLICATION TO ESTABLISH AN INSURANCE COMPANY

Notice is hereby given, pursuant to subsection 25(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada) that Arch Insurance Company, a Missouri entity, which is an indirectly wholly owned subsidiary of Arch Capital Group Ltd., a Bermuda entity, intends to file with the Superintendent of Financial Institutions, on or after September 6, 2011, an application for the Minister of Finance to issue letters patent incorporating an insurance company under the name Arch Insurance Canada Ltd., in English, and Arch assurances Canada Ltée, in French, to carry on the business of property, accident and sickness, aircraft, automobile, boiler and machinery, fidelity, hail, legal expense, liability, marine (limited to the servicing of existing policies), surety, credit protection and title insurance in Canada. Its head office will be located in Toronto, Ontario.

Any person who objects to the proposed incorporation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before September 5, 2011.

July 16, 2011

ARCH INSURANCE COMPANY

Note: The publication of this Notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to incorporate the company. The granting of the letters patent will be dependant upon the normal *Insurance Companies Act* application review process and discretion of the Minister of Finance.

[29-4-o]

CANADA'S FRUIT & VEG TECH X-CHANGE INC.

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Canada's Fruit & Veg Tech X-Change Inc. has changed the location of its head office to the city of Norfolk County, province of Ontario.

July 26, 2011

JORDON UNDERHILL
President

[32-1-o]

CANADIAN ASSOCIATION OF OMEGA 3 MANUFACTURERS

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that CANADIAN ASSOCIATION OF OMEGA 3 MANUFACTURERS has changed the location of its head office to the city of Ottawa, province of Ontario.

July 24, 2011

JUSTIN MACKINNON
Director

[32-1-o]

AVIS DIVERS

COMPAGNIE D'ASSURANCE ARCH

DEMANDE DE CONSTITUTION D'UNE SOCIÉTÉ D'ASSURANCES

Avis est par les présentes donné, conformément au paragraphe 25(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), que la Compagnie d'assurance Arch, entité constituée au Missouri et filiale en propriété exclusive indirecte de Arch Capital Group Ltd., entité constituée aux Bermudes, a l'intention de déposer auprès du surintendant des institutions financières, au plus tôt le 6 septembre 2011, une demande pour que le ministre des Finances délivre des lettres patentes en vue de constituer une société d'assurances sous la dénomination Arch assurances Canada Ltée, en français, et Arch Insurance Canada Ltd., en anglais. Cette société exercera ses activités dans les branches suivantes : assurance de biens, accidents et maladie, assurance-aviation, automobile, chaudières et panne de machines, détournements, grêle, frais juridiques, responsabilité, maritime (limitée à la gestion des polices existantes), caution, protection de crédit et titres au Canada. Son siège sera situé à Toronto (Ontario).

Quiconque s'oppose au projet de constitution peut notifier par écrit son opposition au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 5 septembre 2011.

Le 16 juillet 2011

COMPAGNIE D'ASSURANCE ARCH

Nota : La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une attestation de la délivrance de lettres patentes visant à constituer la société. La délivrance des lettres patentes sera tributaire du processus normal d'examen des demandes prévu par la *Loi sur les sociétés d'assurances* et de la décision du ministre des Finances.

[29-4-o]

CANADA'S FRUIT & VEG TECH X-CHANGE INC.

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Canada's Fruit & Veg Tech X-Change Inc. a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Norfolk County, province d'Ontario.

Le 26 juillet 2011

Le président
JORDON UNDERHILL

[32-1-o]

ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS OMÉGA 3

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS OMÉGA 3 a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Ottawa, province d'Ontario.

Le 24 juillet 2011

Le directeur
JUSTIN MACKINNON

[32-1-o]

CT FINANCIAL ASSURANCE COMPANY

LETTERS PATENT OF CONTINUANCE

Pursuant to subsection 32(2) of the *Insurance Companies Act* (Canada), notice is hereby given that CT Financial Assurance Company, an insurance company incorporated under the *Business Corporations Act* (Ontario), intends to apply to the Minister of Finance on or after August 22, 2011, for letters patent continuing CT Financial Assurance Company as an insurance company under the *Insurance Companies Act* (Canada). The company carries on business in Canada under the name of CT Financial Assurance Company, in English, and L'Assurance Financière CT, in French, and its principal office is located in Toronto.

Any person who objects to the proposed continuation may submit an objection in writing to the Office of the Superintendent of Financial Institutions, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before August 20, 2011.

The publication of this notice should not be construed as evidence that letters patent will be issued to continue the insurance company incorporated in the province of Ontario as an insurance company under the *Insurance Companies Act* (Canada). The granting of the letters patent will depend on the normal application review process under Part III of the *Insurance Companies Act* (Canada) and on the discretion of the Minister of Finance.

July 20, 2011

JOANNE SIMARD
Corporate Secretary's Office

[31-4-o]

L'ASSURANCE FINANCIÈRE CT

LETTRES PATENTES DE PROROGATION

Conformément au paragraphe 32(2) de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada), avis est par les présentes donné que L'Assurance Financière CT, une société d'assurances constituée sous le régime de la *Loi sur les sociétés par actions* (Ontario), a l'intention de déposer auprès du ministre des Finances, le 22 août 2011 ou après cette date, une demande de lettres patentes afin de proroger L'Assurance Financière CT en tant que société d'assurances aux termes de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada). La société exerce ses affaires au Canada sous le nom de L'Assurance Financière CT en français, et CT Financial Assurance Company en anglais, et son siège social est situé à Toronto.

Toute personne qui s'objecte à la prorogation proposée peut soumettre une objection écrite au Bureau du surintendant des institutions financières, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) KlA 0H2, le 20 août 2011 ou avant cette date.

La publication du présent avis ne doit pas être interprétée comme une preuve que les lettres patentes seront émises afin de proroger la société d'assurances constituée dans la province de l'Ontario comme une société d'assurances aux termes de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada). L'octroi des lettres patentes est soumis au processus normal de révision des demandes en vertu de la Partie III de la *Loi sur les sociétés d'assurances* (Canada) et à la discrétion du ministre des Finances.

Le 20 juillet 2011

Le bureau du secrétariat corporatif
JOANNE SIMARD

[31-4-o]

DUCKS UNLIMITED CANADA

PLANS DEPOSITED

Ducks Unlimited Canada hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Ducks Unlimited Canada has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Titles Office of Portage La Prairie, Manitoba, under deposit No. 51653, a description of the site and plans for a proposed berm (sheet metal piling, fish screens), boat ramps and rip rap at Cram Creek on Delta Marsh, province of Manitoba. The coordinates of the works are as follows: latitude 50.1850408301964 and longitude –98.4140891408090.

Comments may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Brandon, July 26, 2011

DUCKS UNLIMITED CANADA

[32-1-o]

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

DÉPÔT DE PLANS

La société Canards Illimités Canada donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Canards Illimités Canada a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau des titres fonciers de Portage La Prairie (Manitoba), sous le numéro de dépôt 51653, une description de l'emplacement et les plans d'une berme (palplanches en acier, grilles à poissons), de rampes de mise à l'eau et d'enrochements que l'on propose de construire ou d'installer dans le ruisseau Cram, au marais Delta, dans la province du Manitoba. Les coordonnées des travaux proposés sont les suivantes : latitude 50,1850408301964 et longitude –98,4140891408090.

Tout commentaire éventuel doit être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Brandon, le 26 juillet 2011

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

[32-1]

DUCKS UNLIMITED CANADA

PLANS DEPOSITED

Ducks Unlimited Canada hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Ducks Unlimited Canada has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Titles Office of Portage La Prairie, Manitoba, under deposit No. 51656, a description of the site and plans for the proposed berm (sheet metal piling, fish screens), boat ramps and rip rap at Crooked Creek, on Delta Marsh, in the province of Manitoba. The coordinates of the proposed works are as follows: latitude 50.2331076855637 and longitude –98.1208148576223.

Comments may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Brandon, July 26, 2011

DUCKS UNLIMITED CANADA

[32-1-o]

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

DÉPÔT DE PLANS

La société Canards Illimités Canada donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Canards Illimités Canada a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau des titres fonciers de Portage La Prairie (Manitoba), sous le numéro de dépôt 51656, une description de l'emplacement et les plans d'une berme (palplanches en acier, grilles à poissons), de rampes de mise à l'eau et d'enrochements que l'on propose de construire ou d'installer dans le ruisseau Crooked, au marais Delta, dans la province du Manitoba. Les coordonnées des travaux proposés sont les suivantes : latitude 50,2331076855637 et longitude –98,1208148576223.

Tout commentaire éventuel doit être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Brandon, le 26 juillet 2011

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

[32-1]

DUCKS UNLIMITED CANADA

PLANS DEPOSITED

Ducks Unlimited Canada hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Ducks Unlimited Canada has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Titles Office of Portage La Prairie, Manitoba, under deposit No. 51654, a description of the site and plans for the proposed berm (sheet metal piling, fish screens), boat ramps and rip rap at Deep Creek, on Delta Marsh, in the province of Manitoba. The coordinates of the proposed works are as follows: latitude 50.1863063290379 and longitude –98.4171413545314.

Comments may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Brandon, July 26, 2011

DUCKS UNLIMITED CANADA

[32-1-o]

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

DÉPÔT DE PLANS

La société Canards Illimités Canada donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Canards Illimités Canada a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau des titres fonciers de Portage La Prairie (Manitoba), sous le numéro de dépôt 51654, une description de l'emplacement et les plans d'une berme (palplanches en acier, grilles à poissons), de rampes de mise à l'eau et d'enrochements que l'on propose de construire ou d'installer dans le ruisseau Deep, au marais Delta, dans la province du Manitoba. Les coordonnées des travaux proposés sont les suivantes : latitude 50,1863063290379 et longitude –98,4171413545314.

Tout commentaire éventuel doit être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Brandon, le 26 juillet 2011

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

[32-1]

DUCKS UNLIMITED CANADA

PLANS DEPOSITED

Ducks Unlimited Canada hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Ducks Unlimited Canada has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Titles Office of Portage La Prairie, Manitoba, under deposit No. 51657, a description of the site and plans for the proposed fish screens on the existing causeway at Fish Creek, on Delta Marsh, in the province of Manitoba. The coordinates of the proposed works are as follows: latitude 50.2366400707099 and longitude –98.0890025745637.

Comments may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Brandon, July 26, 2011

DUCKS UNLIMITED CANADA

[32-1-o]

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

DÉPÔT DE PLANS

La société Canards Illimités Canada donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Canards Illimités Canada a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau des titres fonciers de Portage La Prairie (Manitoba), sous le numéro de dépôt 51657, une description de l'emplacement et les plans de grilles à poissons que l'on propose d'installer sur le pont-jetée actuel dans le ruisseau Fish, au marais Delta, dans la province du Manitoba. Les coordonnées des travaux proposés sont les suivantes : latitude 50,2366400707099 et longitude –98,0890025745637.

Tout commentaire éventuel doit être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Brandon, le 26 juillet 2011

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

[32-1]

DUCKS UNLIMITED CANADA

PLANS DEPOSITED

Ducks Unlimited Canada hereby gives notice that an application has been made to the Minister of Transport, Infrastructure and Communities under the *Navigable Waters Protection Act* for approval of the plans and site of the work described herein. Under section 9 of the said Act, Ducks Unlimited Canada has deposited with the Minister of Transport, Infrastructure and Communities and in the Land Titles Office of Portage La Prairie, Manitoba, under deposit No. 51655, a description of the site and plans for the proposed causeway, fish screens, boat ramps and rip-rap at Waterhen Creek, on Delta Marsh, in the province of Manitoba. The coordinates of the proposed works are as follows: latitude 50.2312353479927 and longitude –98.114680155853.

Comments may be directed to the Regional Manager, Navigable Waters Protection Program, Transport Canada, 9700 Jasper Avenue, Suite 1100, Edmonton, Alberta T5J 4E6. However, comments will be considered only if they are in writing, are received not later than 30 days after the date of publication of the last notice and are related to the effects of this work on marine navigation. Although all comments conforming to the above will be considered, no individual response will be sent.

Brandon, July 26, 2011

DUCKS UNLIMITED CANADA

[32-1-o]

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

DÉPÔT DE PLANS

La société Canards Illimités Canada donne avis, par les présentes, qu'une demande a été déposée auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, en vertu de la *Loi sur la protection des eaux navigables*, pour l'approbation des plans et de l'emplacement de l'ouvrage décrit ci-après. La Canards Illimités Canada a, en vertu de l'article 9 de ladite loi, déposé auprès du ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités et au bureau des titres fonciers de Portage la Prairie (Manitoba), sous le numéro de dépôt 51655, une description de l'emplacement et les plans d'un pont-jetée, de grilles à poissons, de rampes de mise à l'eau et d'enrochements que l'on propose de construire ou d'installer dans le ruisseau Waterhen, au marais Delta, dans la province du Manitoba. Les coordonnées des travaux proposés sont les suivantes : latitude 50,2312353479927 et longitude –98,114680155853.

Tout commentaire éventuel doit être adressé au Gestionnaire régional, Programme de protection des eaux navigables, Transports Canada, 9700, avenue Jasper, Bureau 1100, Edmonton (Alberta) T5J 4E6. Veuillez noter que seuls les commentaires faits par écrit, reçus au plus tard 30 jours suivant la date de publication du dernier avis et relatifs à l'effet de l'ouvrage sur la navigation maritime seront considérés. Même si tous les commentaires respectant les conditions précitées seront considérés, aucune réponse individuelle ne sera transmise.

Brandon, le 26 juillet 2011

CANARDS ILLIMITÉS CANADA

[32-1]

GOULBOURN SOCCER CLUB

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that Goulbourn Soccer Club intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

July 26, 2011

BRIAN MASON
President

[32-1-o]

GOULBOURN SOCCER CLUB

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que Goulbourn Soccer Club demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 26 juillet 2011

Le président
BRIAN MASON

[32-1-o]

THE KINGSTON AND PEMBROKE RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Kingston and Pembroke Railway Company will be held on Tuesday, September 13, 2011, at 9:45 a.m., Calgary time, in the Yale Room, Suite 920, Gulf Canada Square, 401 9th Avenue SW, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 25, 2011

By order of the Board
M. H. LEONG
Secretary-Treasurer

[32-4-o]

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE KINGSTON À PEMBROKE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke se tiendra au Gulf Canada Square, 401 9th Avenue SW, Calgary (Alberta), dans la salle Yale, bureau 920, le mardi 13 septembre 2011, à 9 h 45, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 25 juillet 2011

Par ordre du conseil
Le secrétaire-trésorier
M. H. LEONG

[32-4-o]

THE LAKE ERIE AND NORTHERN RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Lake Erie and Northern Railway Company will be held on Tuesday, September 13, 2011, at 9:15 a.m., Calgary time, in the Yale Room, Suite 920, Gulf Canada Square, 401 9th Avenue SW, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 25, 2011

By order of the Board
M. H. LEONG
Secretary

[32-4-o]

LE CHEMIN DE FER DU LAC ÉRIÉ ET DU NORD

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle des actionnaires du Chemin de fer du Lac Érié et du Nord se tiendra au Gulf Canada Square, 401 9th Avenue SW, Calgary (Alberta), dans la salle Yale, bureau 920, le mardi 13 septembre 2011, à 9 h 15, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 25 juillet 2011

Par ordre du conseil
Le secrétaire
M. H. LEONG

[32-4-o]

MANITOBA AND NORTH WESTERN RAILWAY COMPANY OF CANADA

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of Manitoba and North Western Railway Company

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU MANITOBA ET DU NORD-OUEST DU CANADA

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada

of Canada will be held on Tuesday, September 13, 2011, at 10 a.m., Calgary time, in the Yale Room, Suite 920, Gulf Canada Square, 401 9th Avenue SW, Calgary, Alberta, for presentation of the financial statements, the election of directors and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 25, 2011

By order of the Board
M. H. LEONG
Secretary

[32-4-o]

se tiendra au Gulf Canada Square, 401 9th Avenue SW, Calgary (Alberta), dans la salle Yale, bureau 920, le mardi 13 septembre 2011, à 10 h, heure de Calgary, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 25 juillet 2011

Par ordre du conseil
Le secrétaire
M. H. LEONG

[32-4-o]

THE MONTREAL AND ATLANTIC RAILWAY COMPANY

ANNUAL GENERAL MEETING

Notice is hereby given that the annual general meeting of the shareholders of The Montreal and Atlantic Railway Company will be held on Tuesday, September 13, 2011, at 10:20 a.m., Montréal time, in Room 400-088, Windsor Station, Montréal, Quebec, for presentation of the financial statements, the election of directors and for the transaction of such other business as may properly come before the meeting.

Calgary, July 25, 2011

By order of the Board
M. H. LEONG
Secretary

[32-4-o]

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE MONTRÉAL À L'ATLANTIQUE

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle des actionnaires de la Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique se tiendra à la gare Windsor, Montréal (Québec), dans la salle 400-088, le mardi 13 septembre 2011, à 10 h 20, heure de Montréal, pour présenter les états financiers, élire les administrateurs et examiner toutes les questions dont elle pourra être saisie.

Calgary, le 25 juillet 2011

Par ordre du conseil
Le secrétaire
M. H. LEONG

[32-4-o]

LES ŒUVRES OBLATES DE L'ONTARIO

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that LES ŒUVRES OBLATES DE L'ONTARIO has changed the location of its head office to the city of Richelieu, province of Quebec.

May 26, 2011

GASTON MORIN, o.m.i.
Treasurer

[32-1-o]

LES ŒUVRES OBLATES DE L'ONTARIO

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que LES ŒUVRES OBLATES DE L'ONTARIO a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Richelieu, province de Québec.

Le 26 mai 2011

Le trésorier
GASTON MORIN, o.m.i.

[32-1-o]

ORTHO-BIONOMY ASSOCIATION OF CANADA

RELOCATION OF HEAD OFFICE

Notice is hereby given that Ortho-Bionomy Association of Canada has changed the location of its head office to the city of Williams Lake, province of British Columbia.

June 27, 2011

ELAINE TUCKER
Office Manager

[32-1-o]

ORTHO-BIONOMY ASSOCIATION OF CANADA

CHANGEMENT DE LIEU DU SIÈGE SOCIAL

Avis est par les présentes donné que Ortho-Bionomy Association of Canada a changé le lieu de son siège social qui est maintenant situé à Williams Lake, province de la Colombie-Britannique.

Le 27 juin 2011

La gestionnaire de bureau
ELAINE TUCKER

[32-1-o]

PARTNER REINSURANCE EUROPE LIMITED

RELEASE OF ASSETS

Pursuant to section 651 of Canada's *Insurance Companies Act* (the "Act"), notice is hereby given that Partner Reinsurance Europe Limited intends to apply to the Superintendent of Financial Institutions (Canada) [the "Superintendent"], on or after September 5, 2011, for the release of the assets that it maintains in Canada in accordance with the Act.

Any policyholder or creditor in respect of Partner Reinsurance Europe Limited's insurance business in Canada opposing that release must file notice of such opposition with the Office of the Superintendent of Financial institutions, Legislation and Approvals Division, 255 Albert Street, Ottawa, Ontario K1A 0H2, on or before September 5, 2011.

Toronto, July 23, 2011

PARTNER REINSURANCE EUROPE LIMITED

By its Solicitors

CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

Note: The publication of this notice should not be construed as evidence that assets will be released. The approval for the release of assets will be dependent upon the normal Act application review and the discretion of the Superintendent.

[30-4-o]

PARTNER REINSURANCE EUROPE LIMITED

LIBÉRATION D'ACTIF

Conformément à l'article 651 de la *Loi sur les sociétés d'assurances* du Canada (la « Loi »), avis est par les présentes donné que Partner Reinsurance Europe Limited entend soumettre une demande au surintendant des institutions financières (Canada) [le « surintendant »], le 5 septembre 2011 ou après cette date, relativement à la libération de son actif au Canada conformément à la Loi.

Tout titulaire d'une police d'assurance émise par Partner Reinsurance Europe Limited ou créancier concernant les affaires d'assurance de Partner Reinsurance Europe Limited au Canada qui s'oppose à la libération de l'actif doit déposer son opposition à cette libération auprès du Bureau du surintendant des institutions financières, Division de la législation et des approbations, 255, rue Albert, Ottawa (Ontario) K1A 0H2, au plus tard le 5 septembre 2011.

Toronto, le 23 juillet 2011

PARTNER REINSURANCE EUROPE LIMITED

Agissant par l'entremise de ses procureurs

CASSELS BROCK & BLACKWELL LLP

Nota : La publication de cet avis ne devrait par être interprétée comme preuve que les actifs seront libérés. L'approbation de la libération de l'actif sera soumise au processus normal de révision des demandes en vertu de la Loi et sera à la discrétion du surintendant.

[30-4-o]

SCOTIA MORTGAGE CORPORATION/SOCIÉTÉ HYPOTHÉCAIRE SCOTIA

MAPLE TRUST COMPANY/COMPAGNIE MAPLE TRUST

LETTERS PATENT OF AMALGAMATION

Notice is hereby given, pursuant to the provisions of subsection 233(2) of the *Trust and Loan Companies Act* (Canada), that Scotia Mortgage Corporation/Société Hypothécaire Scotia, having its head office at 44 King Street W, Toronto, Ontario M5H 1H1, and Maple Trust Company/Compagnie Maple Trust, having its head office at 44 King Street W, Toronto, Ontario M5H 1H1, both wholly owned subsidiaries of The Bank of Nova Scotia, intend to make a joint application to the Minister of Finance on or after September 7, 2011, and before September 14, 2011, for letters patent of amalgamation, effective on January 1, 2012, continuing them as one company under the name Scotia Mortgage Corporation, in English, and Société Hypothécaire Scotia, in French.

August 6, 2011

SCOTIA MORTGAGE CORPORATION/
SOCIÉTÉ HYPOTÉCAIRE SCOTIA

MAPLE TRUST COMPANY/
COMPAGNIE MAPLE TRUST

[32-4-o]

SOCIÉTÉ HYPOTHÉCAIRE SCOTIA/SCOTIA MORTGAGE CORPORATION

COMPAGNIE MAPLE TRUST/MAPLE TRUST COMPANY

LETTRES PATENTES DE FUSION

Avis est par les présentes donné, aux termes des dispositions du paragraphe 233(2) de la *Loi sur les sociétés de fiducie et de prêt* (Canada), que Société Hypothécaire Scotia/Scotia Mortgage Corporation, dont le siège est situé au 44, rue King Ouest, Toronto (Ontario) M5H 1H1 et Compagnie Maple Trust/Maple Trust Company, dont le siège est situé au 44, rue King Ouest, Toronto (Ontario) M5H 1H1, deux filiales en propriété exclusive de La Banque de Nouvelle-Écosse, prévoient demander conjointement au ministre des Finances, à compter du 7 septembre 2011 et avant le 14 septembre 2011, des lettres patentes de fusion, avec prise d'effet le 1er janvier 2012, les prorogeant en une seule et même société sous la dénomination Société Hypothécaire Scotia, en français, et Scotia Mortgage Corporation, en anglais.

Le 6 août 2011

SOCIÉTÉ HYPOTHÉCAIRE SCOTIA/
SCOTIA MORTGAGE CORPORATION

COMPAGNIE MAPLE TRUST/
MAPLE TRUST COMPANY

[32-4-o]

TELECOMMUNICATIONS EXECUTIVE MANAGEMENT INSTITUTE OF CANADA

SURRENDER OF CHARTER

Notice is hereby given that the Telecommunications Executive Management Institute of Canada intends to apply to the Minister of Industry for leave to surrender its charter pursuant to subsection 32(1) of the *Canada Corporations Act*.

July 25, 2011

PIERRE DEROME
Chief Executive Officer and Managing Director

[32-1-o]

INSTITUT DES CADRES SUPÉRIEURS EN GESTION DES TÉLÉCOMMUNICATIONS DU CANADA

ABANDON DE CHARTE

Avis est par les présentes donné que l'Institut des Cadres Supérieurs en Gestion des Télécommunications du Canada demandera au ministre de l'Industrie la permission d'abandonner sa charte en vertu du paragraphe 32(1) de la *Loi sur les corporations canadiennes*.

Le 25 juillet 2011

Le directeur général et chef de la direction
PIERRE DEROME

[32-1-o]

ORDERS IN COUNCIL

DEPARTMENT OF TRANSPORT

AERONAUTICS ACT

Interim Order No. 9 Respecting Private Operators

P.C. 2011-823 July 28, 2011

His Excellency the Governor General in Council, on the recommendation of the Minister of Transport, pursuant to subsection 6.41(2)[a] of the *Aeronautics Act*[b], hereby approves *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators*, made by the Minister of Transport on July 14, 2011.

EXPLANATORY NOTE

(*This note is not part of the Order.*)

This Order approves the *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* made by the Minister of Transport on July 14, 2011. Without this approval, the *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* would, in accordance with subsection 6.41(2) of the *Aeronautics Act*, cease to have effect 14 days after it was made. As a result of this approval, the *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* will, in accordance with subsection 6.41(3) of the *Aeronautics Act*, cease to have effect one year after the day on which it was made or on the day on which regulations that have the same effect come into force, whichever is earlier. The Department of Transport expects to publish for consultation a set of proposed amendments to the *Canadian Aviation Regulations* that will have the same effect as the *Interim Order No. 9 Respecting Private Operators* in 2011.

[32-1-o]

DÉCRETS

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

LOI SUR L'AÉRONAUTIQUE

Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés

C.P. 2011-823 Le 28 juillet 2011

Sur recommandation du ministre des Transports et en vertu du paragraphe 6.41(2)[a] de la *Loi sur l'aéronautique*[b], Son Excellence le Gouverneur général en conseil approuve l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés*, pris le 14 juillet 2011 par le ministre des Transports.

NOTE EXPLICATIVE

(*La présente note ne fait pas partie de l'Arrêté.*)

Le présent décret approuve l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés* pris par le ministre des Transports le 14 juillet 2011. À défaut de cette approbation, l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés* cesserait d'avoir effet, conformément au paragraphe 6.41(2) de la *Loi sur l'aéronautique*, quatorze jours après sa prise. En conséquence de l'approbation, l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés* cessera d'avoir effet, conformément au paragraphe 6.41(3) de la *Loi sur l'aéronautique*, un an après sa prise ou, si elle est antérieure, à l'entrée en vigueur d'un règlement ayant le même effet. Le ministère des Transports prévoit publier pour consultation, en 2011, un projet de règlement modifiant le *Règlement de l'aviation canadien* qui aura le même effet que l'*Arrêté d'urgence n^o^ 9 visant les exploitants privés*.

[32-1-o]

[a] S.C. 1992, c. 4, s. 13
[b] R.S., c. A-2

[a] L.C. 1992, ch. 4, art. 13
[b] L.R., ch. A-2

PROPOSED REGULATIONS

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Table of Contents

Table des matières

	Page
Canada Border Services Agency	
Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations	2605
Environment, Dept. of the, and Dept. of Health	
Export of Substances on the Export Control List Regulations	2616
Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999	2635

	Page
Agence des services frontaliers du Canada	
Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés	2605
Environnement, min. de l', et min. de la Santé	
Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée	2616
Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)	2635

Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations

Statutory authority

Immigration and Refugee Protection Act

Sponsoring agency

Canada Border Services Agency

Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés

Fondement législatif

Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés

Organisme responsable

Agence des services frontaliers du Canada

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations*.)

Executive summary

Issue: The *Balanced Refugee Reform Act* (BRRA), which received Royal Assent on June 29, 2010, introduces changes to the *Immigration and Refugee Protection Act* (IRPA) that will improve Canada's asylum system, resettle more refugees from abroad, and make it easier for refugees to start their lives in this country. Some of the changes to Canada's asylum system under the BRRA affect provisions in the *Immigration and Refugee Protection Regulations* (Regulations). Consequently, regulatory amendments are required to ensure that the Regulations will remain consistent with the IRPA and also complement reforms introduced thereunder.

First, for accuracy and clarity, the Regulations must be amended to include reference to the Refugee Appeal Division (RAD) of the Immigration and Refugee Board (IRB), a division that will be brought into force at the same time as the BRRA. Second, in support of two specific reforms introduced under the BRRA, the Regulations must be amended to include provisions that will ensure the timely removal of failed asylum claimants from Designated Countries of Origin (DCO) and asylum claimants whose claims were determined to be "manifestly unfounded" by exempting them from an automatic stay of their removal order.

Description: It is proposed that the reference to the Refugee Protection Division (RPD) of the IRB in subsection 231(1) of the Regulations be replaced with a reference to the RAD. This change will ensure that subsection 231(1) remains consistent with paragraph 72(2)(*a*) of the IRPA. It is further proposed that subsection 231(2) of the Regulations be amended to exempt claimants from DCOs and claimants whose claims were determined to be "manifestly unfounded" from the automatic stay of removal provided in subsection 231(1) for failed asylum claimants who have applied for leave to the Federal Court.

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement*.)

Résumé

Question : La *Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés* (LMRER), qui a reçu la sanction royale le 29 juin 2010, comporte des changements à la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés* (LIPR) qui permettront d'améliorer le système d'octroi de l'asile du Canada, de réinstaller davantage de réfugiés de l'étranger, et d'aider ceux-ci à commencer leur vie dans ce pays. Certains des changements au système d'octroi de l'asile du Canada en vertu de la LMRER ont une incidence sur des dispositions du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés* (RIPR). Par conséquent, il faut des modifications réglementaires afin de veiller à ce que le RIPR demeure conforme à la LIPR et appuie les changements apportés.

Tout d'abord, à des fins de précision et de clarté, il faut modifier le RIPR afin d'y inclure une mention de la Section d'appel des réfugiés (SAR) de la Commission de l'immigration et du statut de réfugié (CISR), une section qui entrera en vigueur au même moment que la LMRER. Ensuite, à l'appui de deux changements précis apportés en vertu de la LMRER, il faut modifier le RIPR afin d'y inclure des dispositions pour le renvoi en temps opportun des demandeurs d'asile déboutés des pays d'origine désignés (POD) et des personnes ayant fait une demande jugée « manifestement infondée » en les exemptant d'un sursis automatique de leur mesure de renvoi.

Description : Il est proposé que la mention de la Section de la protection des réfugiés (SPR) de la CISR au paragraphe 231(1) du RIPR soit remplacée par une mention de la SAR. Ainsi, le paragraphe 231(1) demeurerait conforme à l'alinéa 72(2)*a*) de la LIPR. Il est également proposé que le paragraphe 231(2) du RIPR soit modifié afin d'exclure, du sursis automatique à la mesure de renvoi prévu au paragraphe 231(1), les demandeurs déboutés de POD et les personnes ayant fait une demande jugée « manifestement infondée » qui ont complété une demande d'autorisation à la Cour fédérale.

Cost-benefit statement: The proposed amendments will complement and ensure consistency with the BRRA, which is designed to ensure faster processing for asylum claimants and faster removals for unsuccessful claimants. Faster processing and faster removals will reduce the time during which unsuccessful claimants remain in Canada and have access to federal and provincial social services and social assistance. The proposed amendments are also expected to promote confidence in the integrity of Canada's asylum system and to deter asylum seekers from making unfounded claims.

The costs and benefits associated with this proposed regulatory amendment were outlined as part of a cost-benefit analysis (CBA) prepared by Citizenship and Immigration Canada (CIC). The CBA, which assesses DCOs and processing time limits for asylum claims, estimates that reforms introduced under the BRRA will reduce the length of stay in Canada for unsuccessful claimants who make manifestly unfounded claims (MUC) by seven months and for unsuccessful claimants from DCOs by eight months. The proposed exemptions to the automatic stay of removal figure prominently in those estimates: the exemptions alone are expected to reduce the length of stay for MUC and DCO claimants by four months each. Finally, the CBA estimates that the net benefit to the federal, provincial and territorial governments of these reforms will be approximately $91.4 million over 10 years (2011–2020).

Business and consumer impacts: The proposed amendments will have no direct business or consumer impacts. However, the amendments will result in savings for the federal, provincial and territorial governments. Expedited removals, which will be made possible through exemptions to the automatic stay of removal, will reduce the social service and social assistance costs associated with maintaining unsuccessful asylum claimants in Canada.

Domestic and international coordination and cooperation: The Canada Border Services Agency (CBSA) will continue to work closely with federal organizations (e.g. CIC, Health Canada, the Royal Canadian Mounted Police and the Canadian Security Intelligence Service) to ensure that the removal process complements, and is consistent with, the Government of Canada's reformed refugee determination system.

Performance measurement and evaluation plan: The CBSA, in collaboration with CIC, will monitor the impacts of these amendments against their intended objectives on an ongoing basis. A key objective of the BRRA is to ensure the timely removal of unsuccessful refugee claimants within one year of a final IRB determination on the claim. The proposed regulatory amendments, which exempt DCOs and MUCs from an automatic stay of removal, thereby reducing the time unsuccessful claimants spend in Canada, are critical to achieving this objective. An evaluation of the new asylum system is planned for three years after the implementation of the BRRA. The evaluation will be coordinated by CIC and will engage all partners involved in implementing the BRRA. The review will assess the extent to which the BRRA and related regulatory amendments have contributed to streamlining the refugee determination process.

Énoncé des coûts et avantages : Les modifications proposées appuieront la LMRER et y seront conformes; la LMRER est conçue pour assurer un traitement accéléré des demandeurs d'asile ainsi qu'un renvoi plus rapide des demandeurs déboutés. Le traitement et le renvoi accélérés permettront de réduire la durée du séjour au Canada des demandeurs déboutés, pendant lequel ceux-ci ont accès à l'aide et aux services sociaux fédéraux et provinciaux. Il est aussi prévu que les modifications proposées permettront d'accroître la confiance à l'égard de l'intégrité du système d'octroi de l'asile du Canada, et de décourager les demandes d'asile infondées.

Les coûts et avantages associés à la modification réglementaire proposée ont été énoncés dans le cadre d'une analyse coûts-avantages (ACA) préparée par Citoyenneté et Immigration Canada (CIC). Dans l'ACA portant sur les POD et les délais de traitement prescrits des demandes d'asile, il est prévu que les changements apportés en vertu de la LMRER permettront de réduire la durée du séjour au Canada de sept mois pour les personnes ayant fait une demande manifestement infondée (DMI) et de huit mois pour les demandeurs déboutés de POD. Les exceptions proposées en ce qui a trait au sursis automatique à la mesure de renvoi occupent une place importante dans ces prévisions : à elles seules, elles devraient permettre de réduire la durée du séjour de quatre mois pour les personnes ayant fait une DMI et les demandeurs déboutés de POD. Enfin, il est prévu dans l'ACA que l'avantage net de ces changements pour les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux s'élèverait à environ 91,4 millions de dollars sur 10 ans (2011 à 2020).

Incidences sur les entreprises et les consommateurs : Les modifications proposées n'auront aucune répercussion directe sur les entreprises et les consommateurs. Cependant, elles permettront aux gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux de réaliser des économies. Le renvoi accéléré, que rendront possible les exceptions en ce qui concerne le sursis automatique à la mesure de renvoi, permettra de réduire les coûts de l'aide et des services sociaux qui sont associés au maintien de demandeurs d'asile déboutés au Canada.

Coordination et coopération à l'échelle nationale et internationale : L'Agence des services frontaliers du Canada (ASFC) continuera de travailler étroitement avec des organisations fédérales (par exemple CIC, Santé Canada, la Gendarmerie royale du Canada et le Service canadien du renseignement de sécurité) afin de veiller à ce que le processus de renvoi appuie la réforme du système d'octroi de l'asile du gouvernement du Canada et y soit conforme.

Mesures de rendement et plan d'évaluation : L'ASFC, en collaboration avec CIC, contrôlera sur une base continue les répercussions de ces modifications par rapport aux objectifs visés. Un objectif clé de la LMRER est d'assurer le renvoi en temps opportun des demandeurs d'asile déboutés dans un délai d'un an suivant une décision définitive de la CISR concernant une demande. Les modifications réglementaires proposées, qui exonèrent les PODs et DMIs d'un sursis automatique à la mesure de renvoi, réduisant ainsi la durée du séjour au Canada des demandeurs déboutés, sont essentielles à la réalisation de cet objectif. Une évaluation du nouveau système d'octroi de l'asile est prévue trois ans après la mise en application de la LMRER. Elle sera coordonnée par CIC et mobilisera tous les partenaires participant à la mise en application de la LMRER. Il s'agira de déterminer la mesure dans laquelle la LMRER et les modifications réglementaires connexes ont contribué à la rationalisation du processus de détermination du statut de réfugié.

Issue

Paragraph 72(2)(*a*) of the IRPA specifies that an application for leave for judicial review of a negative determination of a refugee claim may not be made until any right of appeal (e.g. RAD) provided for under the Act is exhausted. Under the current asylum system, the last administrative recourse (i.e. the last right of appeal) available to asylum claimants, prior to filing an application for leave for judicial review, is to file a refugee protection claim with the Refugee Protection Division (RPD) of the IRB. The RPD is an independent, quasi-judicial tribunal that is responsible for making first instance determinations on refugee claims. The RAD, a division of the IRB that will hear appeals from asylum claimants who have received negative determinations from the RPD, will be brought into force at the same time as the BRRA in late 2011. Therefore, as of the implementation of the BRRA, the RAD will represent the last administrative recourse at the IRB available to an asylum claimant. In other words, under the BRRA, asylum claimants who wish to make an application to the Federal Court for leave for judicial review must first appeal their claims with the RAD. Consequently, the provision in subsection 231(1) of the Regulations must be amended because it identifies the RPD, not the RAD, as the last administrative recourse available to unsuccessful asylum claimants.

The BRRA also includes amendments to the IRPA that are designed to fast track the processing of asylum claims from designated countries, as well as the identification and expedited processing of manifestly unfounded claims (MUC). Designated Countries of Origin (DCO) will include countries that do not normally produce refugees; that have a robust human rights record; and that offer strong state protection. States with strong democratic, judicial and accountability systems are likely to provide the necessary protection to their citizens, and, as a result, foreign nationals from these countries are unlikely to require protection. A MUC is a claim that the IRB decision-maker determines to be clearly fraudulent based on the information provided by the claimant. MUCs congest Canada's asylum system, which leads to long wait times for people in need of refugee protection and allows people not in need of refugee protection to remain in Canada while they wait for a decision on their claims. The second proposed amendment would exclude unsuccessful DCO and MUC claimants from the automatic stay of removal provision (i.e. temporarily postpone removal proceedings) in section 231 of the Regulations, which is granted upon filing an application for leave for judicial review.

Objectives

The proposed amendments are intended to support the BRRA. The main objectives of the BRRA are faster decisions on asylum claims, faster removals for failed claimants, and reduced abuse of Canada's refugee determination system, e.g. making fraudulent and/or unfounded refugee claims. The refugee determination system is intended to assist those in need of Canada's protection; it is not intended to be used as a means of remaining in Canada for long periods of time by those who do not need protection.

The two objectives of the proposed regulatory amendments are as follows:

(i) to ensure that the Regulations are consistent with provisions introduced in the BRRA and, consequently, that they remain consistent with the IRPA; and

(ii) to ensure the expeditious removal from Canada of unsuccessful DCO and MUC claimants.

Question

En vertu de l'alinéa 72(2)*a*) de la LIPR, un contrôle judiciaire de décision négative concernant une demande d'asile ne peut être demandé tant que les voies d'appel (par exemple SAR) ne sont pas épuisées. Selon le système actuel d'octroi de l'asile, le dernier recours administratif (c'est-à-dire le dernier droit d'appel) dont disposent les demandeurs d'asile, avant le dépôt d'une demande de contrôle judiciaire, est le dépôt d'une demande devant la Section de la protection des réfugiés (SPR) de la CISR. La SPR est un tribunal quasi judiciaire indépendant, responsable de la prise de décisions de première instance concernant des demandes d'asile. La SAR, une section de la CISR qui entendra les appels de demandeurs d'asile ayant reçu des décisions négatives de la SPR, entrera en vigueur au même moment que la LMRER à la fin de 2011. Par conséquent, une fois la LMRER mise en application, la SAR représentera le dernier recours administratif à la CISR dont disposera un demandeur d'asile. En d'autres mots, en vertu de la LMRER, les demandeurs d'asile qui souhaitent présenter une demande de contrôle judiciaire à la Cour fédérale doivent d'abord déposer un appel devant la SAR. Il faut donc modifier le paragraphe 231(1) du RIPR, étant donné que la SPR, plutôt que la SAR, y est mentionnée comme le dernier recours administratif dont disposent les demandeurs d'asile déboutés.

La LMRER comporte également des modifications à la LIPR qui sont conçues pour accélérer le traitement des demandes d'asile de pays désignés, ainsi que la détermination et le traitement des demandes manifestement infondées (DMI). Les pays d'origine désignés (POD) comprendront ceux qui ne sont normalement pas des sources de réfugiés; qui possèdent un bon dossier en matière de droits humains; qui offrent une solide protection de l'État. Les États dotés de systèmes démocratiques, judiciaires et de responsabilisation rigoureux offrent probablement la protection nécessaire à leurs citoyens. Par conséquent, les ressortissants étrangers de ces pays n'ont probablement pas besoin d'une protection. Une DMI est un cas que le preneur de décision de la CISR a jugé être clairement frauduleux selon l'information fournie par le demandeur. Les DMI ralentissent le système d'octroi de l'asile du Canada, ce qui entraîne des délais prolongés pour les réfugiés ayant besoin d'une protection, et ce qui permet à des personnes n'en ayant pas besoin de demeurer au Canada en attendant une décision concernant leur demande. La deuxième modification proposée permettrait d'exclure les demandeurs déboutés de POD et les personnes ayant fait une DMI du sursis automatique à la mesure de renvoi (c'est-à-dire retarder temporairement la procédure de renvoi) à l'article 231 du RIPR, ce sursis étant accordé sur dépôt d'une demande d'autorisation de contrôle judiciaire.

Objectifs

Les modifications proposées visent à appuyer la LMRER. Les principaux objectifs de la LMRER constituent des décisions plus rapides concernant les demandes d'asile, le renvoi accéléré des demandeurs déboutés, ainsi qu'une réduction du recours abusif au système de détermination du statut de réfugié du Canada, par exemple le dépôt de demandes d'asile frauduleuses et/ou infondées. Le système de détermination du statut de réfugié vise à venir en aide aux personnes ayant besoin de la protection du Canada; il n'est pas censé être utilisé comme un moyen de demeurer au Canada durant de longues périodes par des personnes n'ayant pas besoin d'une protection.

Les deux objectifs des modifications réglementaires proposées sont les suivants :

(i) veiller à ce que le RIPR soit conforme aux dispositions de la LMRER et, par conséquent, à ce qu'il demeure conforme à la LIPR;

(ii) assurer le renvoi rapide du Canada des demandeurs déboutés de POD et des personnes ayant fait une DMI.

Description

It is proposed that the following amendments be made to the Regulations:

1. Replace the reference to the RPD in subsection 231(1) with the RAD.

An amendment to subsection 231(1) of the Regulations is required to specify that a removal order is stayed if an individual has filed an application for leave for judicial review after a negative determination at the RAD as opposed to the RPD. Given that the RAD will come into force at the same time as the BRRA, this amendment will ensure that the Regulations remain consistent with subsection 72(2) of the IRPA.

2. Under subsection 231(2), create exceptions to the automatic stay of removal for DCO and MUC asylum claimants with negative determinations at the RAD who have applied for leave for judicial review to the Federal Court.

When a person makes a refugee claim in Canada, a removal order is immediately issued against that person. This removal order is called a departure order and is unenforceable until after the last IRB determination of their refugee claim. After the last negative refugee determination decision, the departure order becomes enforceable and the person has 30 days to leave Canada. However, a claimant may apply for leave to the Federal Court for judicial review of a negative RAD decision. In filing a leave application to the Federal Court, failed refugee claimants, unless specifically exempted, receive an automatic stay of removal. A stay of removal results in the postponement of removal proceedings as the removal order is not enforceable while the stay is in effect. The stay of removal remains in effect (i.e. removal is postponed) until the Federal Court makes a final decision on the failed claimant's application.

In the BRRA (section 14.1), the Government of Canada made a clear statement that claimants from a DCO and claimants who file MUCs should be processed and removed from Canada more expeditiously than other asylum claimants. For example, the RPD will conduct hearings for DCO claimants within 60 days, compared to 90 days for other claimants. The RAD will conduct a hearing within 30 days for DCO and MUC claimants compared to 120 days for other claimants.

The proposed amendment to create exceptions to the automatic stay of removal for DCO and MUC claimants is consistent with the intent of the BRRA to process and remove DCO and MUC claimants more expeditiously than other claimants. The regulatory amendment would allow the CBSA to initiate the removal of these claimants four months earlier than claimants who are granted an automatic stay of removal. More timely removals would contribute to reducing overall costs associated with Canada's asylum system and reduce and deter abuse of the system. Under the reformed asylum system, it is expected that most failed asylum claimants will be removed from Canada within 12 months of a final decision from the IRB, and the proposed regulatory changes will assist in achieving this goal by ensuring removal of unsuccessful DCO and MUC claimants four months earlier than other unsuccessful claimants.

Description

Il est proposé que les modifications suivantes soient apportées au RIPR :

1. Remplacer la mention de la SPR au paragraphe 231(1) par une mention de la SAR.

Il faut modifier le paragraphe 231(1) du RIPR afin de préciser qu'un sursis à une mesure de renvoi est accordé si une personne a présenté une demande d'autorisation de contrôle judiciaire par suite d'une décision négative de la SAR plutôt que la SPR. Étant donné que la SAR entrera en vigueur en même temps que la LMRER, cette modification permettra de s'assurer que le RIPR demeure conforme au paragraphe 72(2) de la LIPR.

2. Au paragraphe 231(2), créer des exceptions en ce qui concerne le sursis automatique à la mesure de renvoi pour les demandeurs d'asile déboutés de POD et les personnes ayant fait une DMI qui font l'objet de décisions négatives de la SAR et qui ont demandé une autorisation de contrôle judiciaire à la Cour fédérale.

Lorsqu'une personne demande l'asile au Canada, une mesure de renvoi est immédiatement émise à son endroit. Cette mesure d'interdiction de séjour ne peut être exécutée qu'après la dernière décision négative de la CISR concernant la demande d'asile de la personne. Après la dernière décision négative concernant la demande d'asile, la mesure d'interdiction de séjour devient exécutable et la personne dispose d'un délai de 30 jours pour quitter le Canada. Cependant, une personne peut présenter une demande d'autorisation à la Cour fédérale en vue d'un contrôle judiciaire de décision négative de la SAR. Lorsqu'ils demandent une autorisation à la Cour fédérale, les demandeurs d'asile déboutés, à moins d'être précisément visés par une exception, reçoivent un sursis automatique à la mesure de renvoi. Un sursis à la mesure de renvoi entraîne le report de la procédure de renvoi, la mesure ne pouvant pas être exécutée pendant que le sursis est en vigueur. Celui-ci demeure en vigueur (c'est-à-dire le renvoi est reporté) jusqu'à ce que la Cour fédérale rende une décision définitive concernant la demande de la personne.

Dans la LMRER (article 14.1), le gouvernement du Canada a clairement indiqué que les demandeurs de POD et les personnes ayant fait une DMI devraient être traités et renvoyés du Canada plus rapidement que les autres demandeurs d'asile déboutés. Par exemple, la SPR mènera des audiences pour les demandeurs de POD dans un délai de 60 jours, par opposition à un délai de 90 jours pour les autres demandeurs. La SAR mènera des audiences pour les demandeurs de POD et les personnes ayant fait une DMI dans un délai de 30 jours, par opposition à un délai de 120 jours pour les autres demandeurs.

La modification proposée en ce qui a trait à la création d'exceptions pour le sursis automatique à la mesure de renvoi dans le cas de demandeurs de POD et de personnes ayant fait une DMI est conforme à l'intention de la LMRER, qui est de traiter et de renvoyer les demandeurs de POD et les personnes ayant fait une DMI plus rapidement que les autres demandeurs déboutés. La modification réglementaire permettrait à l'ASFC de renvoyer ces personnes quatre mois plus tôt que les demandeurs recevant un sursis automatique à la mesure de renvoi. Des mesures de renvoi plus opportunes permettraient de réduire les coûts globaux associés au système d'octroi de l'asile du Canada, en plus de réduire et de décourager l'utilisation abusive du système. Selon la réforme du système d'octroi de l'asile, il est prévu que la plupart des demandeurs d'asile déboutés seront renvoyés du Canada dans un délai de 12 mois suivant la décision définitive de la CISR, et que les changements réglementaires proposés permettront d'atteindre ce but en assurant le renvoi des demandeurs de POD et des personnes ayant fait une DMI quatre mois plus tôt que pour les autres demandeurs déboutés.

Further, the proposed amendment is consistent with provisions already established in the Regulations. Currently, subsections 231(2) and 231(3) of the Regulations outline exceptions to the automatic stay of removal provision. Subsection 231(2), in particular, already provides for an exception to the automatic stay provision when the RPD states in their decision that there is no credible basis for the claim.

While the proposed amendment would deny failed DCO and MUC claimants an automatic stay of removal, it would not preclude those claimants from filing a stay application with the Federal Court. However, unless a stay is granted, the filing of such an application would have no impact on the continuation of the removal process and the enforcement of the removal order.

A transitional provision forms part of the proposed amendments to provide that claimants who receive a negative decision from the RPD prior to the coming into force of the BRRA will be entitled to an automatic stay of removal if they seek leave for judicial review to the Federal Court.

Regulatory and non-regulatory options considered

There is no non-regulatory option available for addressing the reference to the RPD in subsection 231(1) of the Regulations. The proposed regulatory amendment is necessary to ensure that the Regulations are consistent with the BRRA and that they accurately reflect paragraph 72(2)(*a*) of the IRPA.

Likewise, there is no non-regulatory option available to exclude unsuccessful DCO and MUC asylum claimants from an automatic stay of removal when applying for leave to the Federal Court. A regulatory amendment is necessary to ensure that unsuccessful DCO and MUC claimants are removed from Canada as expeditiously as possible. By enabling the CBSA to initiate the removal of these claimants four months earlier than claimants who are granted an automatic stay of removal, the amendment would contribute to the success of Canada's reformed asylum system, which is based on ensuring faster processing, faster removals for failed claimants, and reducing abuse of the system (i.e. deterring unfounded claims and reducing in-Canada costs through expedited removals).

Benefits and costs

The proposed regulatory amendments are inextricably linked with the DCO and MUC policies being introduced under the BRRA and, as such, are expected to result in significant benefits to Canada.

The costs and benefits associated with the proposed regulatory amendments were outlined as part of a Cost-Benefit Analysis (CBA) prepared by Citizenship and Immigration Canada (CIC). The CBA, which assesses DCOs and processing time limits for asylum claims (for more information on CIC's DCO policy, please refer to the following Regulatory Impact Analysis Statement: www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2011/2011-03-19/html/reg1-eng.html), estimates that reforms introduced under the BRRA will reduce the length of stay in Canada for unsuccessful MUC claimants by seven months and for unsuccessful DCO claimants by eight months. The proposed exemptions to the automatic stay of removal figure prominently in those estimates: the exemptions alone are expected to reduce the length of stay for MUC and DCO claimants by four months each.

Par ailleurs, la modification proposée est conforme aux dispositions déjà établies du RIPR. À l'heure actuelle, les exceptions en ce qui a trait au sursis automatique à la mesure de renvoi sont prévues aux paragraphes 231(2) et 231(3) du RIPR. En particulier, au paragraphe 231(2), une exception en ce qui a trait au sursis automatique à la mesure de renvoi est prévue lorsque la SPR indique dans sa décision que la demande est sans fondement minimum.

La modification proposée permettrait de ne pas accorder un sursis automatique à la mesure de renvoi aux demandeurs d'asile déboutés de POD et aux personnes ayant fait une DMI, mais elle n'empêcherait pas ceux-ci de présenter une demande de sursis à la Cour fédérale. Cependant, à moins qu'un sursis ne soit accordé, le dépôt d'une telle demande n'aurait aucune incidence sur la suite du processus de renvoi et l'exécution de la mesure de renvoi.

Une disposition transitoire fait partie des modifications proposées et prévoit que les demandeurs qui reçoivent une décision négative de la SPR avant l'entrée en vigueur de la LMRER auront droit à un sursis automatique à la mesure de renvoi s'ils complètent une demande d'autorisation du contrôle judiciaire à la Cour fédérale.

Options réglementaires et non réglementaires considérées

Il n'existe aucune option non réglementaire pour ce qui est de la mention de la SPR au paragraphe 231(1) du RIPR. La modification réglementaire proposée vise à s'assurer que le RIPR est conforme à la LMRER et qu'il reflète fidèlement l'alinéa 72(2)*a*) de la LIPR.

Il n'existe pas non plus une option non réglementaire pour exclure, du sursis automatique à la mesure de renvoi, les demandeurs d'asile déboutés de POD et les personnes ayant fait une DMI lorsqu'ils demandent une autorisation à la Cour fédérale. Une modification réglementaire est nécessaire pour s'assurer que les demandeurs déboutés de POD et les personnes ayant fait une DMI sont renvoyés du Canada le plus rapidement possible. En permettant à l'ASFC de lancer le processus de renvoi de ces demandeurs quatre mois plus tôt que pour les demandeurs recevant le sursis automatique à la mesure de renvoi, la modification contribuerait à la réussite de la réforme du système d'octroi de l'asile du Canada, qui vise un traitement accéléré, des renvois plus rapides pour les demandeurs déboutés ainsi qu'une réduction du recours abusif au système (c'est-à-dire décourager les demandes infondées et réduire les coûts assumés au Canada grâce au renvoi accéléré).

Avantages et coûts

Les modifications réglementaires proposées sont étroitement liées aux politiques sur les POD et les DMI qui sont mises en place en vertu de la LMRER; elles devraient donc entraîner des avantages considérables pour le Canada.

Les coûts et les avantages associés aux modifications réglementaires proposées ont été énoncés dans le cadre d'une analyse coûts-avantages (ACA) préparée par Citoyenneté et Immigration Canada (CIC). Dans l'ACA portant sur les pays d'origine désignés et les délais de traitement des demandes d'asile (pour de plus amples renseignements concernant la politique sur les POD de CIC, prière de se reporter au résumé de l'étude d'impact de la réglementation à l'adresse www.gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2011/2011-03-19/html/reg1-fra.html), il est prévu que les changements apportés en vertu de la LMRER permettront de réduire la durée du séjour au Canada de sept mois pour les personnes ayant fait une DMI et de huit mois pour les demandeurs déboutés de POD. Les exceptions proposées en ce qui a trait au sursis automatique à la mesure de renvoi occupent une place importante dans ces

Reducing the time during which unsuccessful claimants remain in Canada and have access to federal and provincial social services and social assistance will significantly reduce overall costs associated with Canada's asylum system on the federal, provincial and territorial governments.

According to the CIC CBA, the implementation of the DCO and MUC policies is expected to result in a net benefit of $91.4 million over 10 years (2011–2020). This benefit is partly attributable to the expedited removal of DCO and MUC claimants four months earlier than other failed claimants and the deterrence of these types of asylum claims. The removal of unsuccessful DCO and MUC claimants four months earlier will save an estimated $31.3 million in Interim Federal Health and social assistance. This calculation is based on CIC CBA estimates of 9 548 negative DCO claimants and 2 420 MUC claimants over 10 years with an average Interim Federal Health cost of $53/month per claimant, and an average social assistance cost of $600/month per claimant.

Another benefit considered in the CIC CBA is the deterrence of DCO claims and MUCs. The proposed amendment would contribute to deterring DCO claims and MUCs by ensuring that these types of claims do not result in long stays in Canada. In turn, reducing the number of DCO claims and MUCs made each year would reduce overall processing costs for the IRB and would facilitate more efficient processing for genuine asylum claims.

The CBSA has identified a minimal legal aid cost associated with the proposed regulatory amendment that was not described in the CIC CBA. It is expected that a percentage of unsuccessful DCO asylum claimants will request legal aid in order to apply for a stay of removal from the Federal Court. However, it is not anticipated that a significant percentage of failed DCO asylum claimants will meet the merit test employed in determining whether or not to provide legal aid. In general, the merit test assesses the reasonable likelihood of success of the case and whether a reasonable person of modest means would otherwise pay a lawyer to represent them. Given that the claims will have been considered at both the RPD and RAD, the likelihood of these claimants being provided legal aid is very low.

Given the low percentage of failed DCO asylum claimants expected to meet the merit test for legal aid, the proposed regulatory amendments are expected to result in a cost of $296,938 for legal aid over 10 years (2012–2021). The average incremental cost for legal aid expected to result from the proposed regulatory amendments was based on the tariff schedule for Ontario, the province with the highest volume of removals. This average also represents an approximate mid-point between tariff rates in British Columbia and Quebec, which are the provinces with second and third highest volumes of removals respectively. An annual increase of 1% as per the Ontario tariff schedule was incorporated in assessing the cost for this activity and the deterrent effect identified in the CIC CBA was also incorporated. Costs were discounted at a rate of 7%.

prévisions : à elles seules, elles devraient permettre de réduire la durée du séjour de quatre mois pour les personnes ayant fait une DMI et les demandeurs déboutés de POD.

En réduisant la durée du séjour au Canada des demandeurs déboutés, pendant lequel ceux-ci ont accès à une aide et à des services sociaux fédéraux et provinciaux, il sera possible de réduire de façon considérable les coûts globaux associés au système d'octroi de l'asile du Canada pour les gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux.

Selon l'ACA de CIC, la mise en place des politiques sur les POD et les DMI devrait entraîner un avantage net de 91,4 millions de dollars sur 10 ans (2011-2020). Cet avantage découle en partie du renvoi accéléré des demandeurs de POD et des personnes ayant fait une DMI quatre mois plus tôt que pour les autres demandeurs déboutés, ainsi que de la dissuasion de ces types de demandes d'asile. Le renvoi des demandeurs déboutés de POD et des personnes ayant fait une DMI quatre mois plus tôt permettra d'économiser quelque 31,3 millions de dollars pour ce qui est du Programme fédéral de santé intérimaire et de l'aide sociale. Ce calcul se fonde sur l'ACA de CIC, dans laquelle sont prévus 9 548 demandeurs déboutés de POD et 2 420 personnes ayant fait une DMI sur 10 ans, avec un coût moyen mensuel de 53 $ par demandeur dans le cadre du Programme fédéral de santé intérimaire, ainsi qu'un coût moyen mensuel de 600 $ par demandeur au chapitre de l'aide sociale.

Un autre avantage étudié dans l'ACA de CIC est la dissuasion des DMI et des demandes par des ressortissants de POD. La modification proposée permettrait de décourager les DMI et les demandes par des ressortissants de POD en s'assurant que ces types de demandes ne donnent pas lieu aux longs séjours au Canada. Par ailleurs, la baisse du nombre de DMI et de demandes par des ressortissants de POD qui sont présentées chaque année permettrait de réduire les coûts globaux de traitement de la CISR et faciliterait un traitement plus efficient des demandes d'asile fondées.

L'ASFC a relevé, en ce qui concerne l'aide juridique, un coût minimal associé à la modification réglementaire proposée qui n'est pas décrit dans l'ACA de CIC. Il est prévu qu'un pourcentage de demandeurs d'asile déboutés de POD réclameront une aide juridique afin de demander à la Cour fédérale un sursis à la mesure de renvoi. Cependant, il n'est pas prévu qu'un pourcentage considérable de demandeurs d'asile déboutés de POD remplissent les critères servant à établir s'il faut ou non offrir une aide juridique. En règle générale, il s'agit d'évaluer la probabilité raisonnable de réussite du cas, et d'établir si une personne raisonnable ayant des moyens modestes paierait un avocat afin qu'il défende sa cause. Étant donné que les demandes auront été examinées par la SPR et la SAR, la probabilité qu'une aide juridique soit fournie à ces demandeurs est très faible.

Compte tenu du faible pourcentage de demandeurs d'asile déboutés de POD qui rempliraient les critères en ce qui concerne l'aide juridique, les modifications réglementaires proposées devraient entraîner un coût de 296 938 $ pour ce qui est de l'aide juridique sur 10 ans (2012-2021). Le coût supplémentaire moyen de l'aide juridique qui devrait découler des modifications réglementaires proposées se fonde sur le barème de droits de l'Ontario, la province comptant le nombre le plus élevé de mesures de renvoi. Cette moyenne représente aussi un milieu approximatif entre les barèmes de droits de la Colombie-Britannique et du Québec, les provinces comptant le deuxième nombre et le troisième nombre les plus élevés de mesures de renvoi respectivement. Une hausse annuelle de 1 % selon le barème de droits de l'Ontario a été intégrée à l'évaluation du coût pour cette activité; il a également été tenu compte de l'effet de dissuasion relevé dans l'ACA de CIC. Les coûts ont été actualisés à un taux de 7 %.

It should be noted that MUC asylum claimants are not expected to receive legal aid as these cases were determined to be "manifestly unfounded" by the IRB and would, therefore, be very unlikely to meet the merit test for legal aid funding.

The legal aid costs identified would result in a minimal reduction of the overall benefit identified in the CIC CBA from $91.5 million to approximately $91.2 million.

There would be significant qualitative benefits to Canada arising from the proposed amendments. The proposed amendments, in conjunction with expedited DCO and MUC processing timelines, would strengthen the integrity of Canada's asylum system by ensuring faster removals of unsuccessful DCO and MUC claimants.

Faster removals would also contribute to the deterrence of unfounded claims as making a claim would no longer result in a long period of time in Canada. As a result of forgone expenditures on claim processing, social services and social assistance, the proposed amendments would result in cost savings for the federal government, as well as for provincial and territorial governments (as identified in the CIC CBA).

In addition, expedited processing and removal times would reduce the amount of time unsuccessful DCO and MUC claimants have access to social services and health and welfare benefits, thus resulting in lowered costs. This would result in cost savings for provincial and territorial governments, as well as for the federal government.

The CIC CBA includes an assessment of the estimated costs and benefits that would result from DCO and MUC changes introduced in the BRRA. The estimates are based on projected timelines for processing DCO claims and MUCs from initiation right through to removal. As such, the estimates include the four-month savings that would result from the proposed amendments to the Regulations. In other words, the proposed regulatory amendments comprise a portion of the overall assessment conducted by CIC and are, therefore, inextricably linked to the costs and benefits projected by CIC.

The table below provides a breakdown of the estimated costs and benefits associated with the changes under the BRRA, including the proposed regulatory amendments.

Costs, benefits and distribution		Base Year (2011)	2012	Final Year	Total 2011–2020 (Present Value)
A. Quantified impacts, in millions of dollars					
Benefits	Federal government (CIC CBA)	$0	$11.4M	$0.24M	$36.3M
	Provinces and territories (CIC CBA)	$0	$14.1M	$2.7M	$60.5M
Costs	Federal government (CIC CBA)	$0.4	$1.0M	$0.3M	$5.3M
	Provinces and territories	$0	$0.045M	$0.047M	$0.3M
Net benefits					$91.2M

Il est à noter que les personnes ayant fait une DMI ne devraient pas recevoir une aide juridique; ces cas ayant été jugés « manifestement non fondés » par la CISR, il est peu probable que les critères relatifs à l'obtention d'une aide juridique soient remplis.

Les coûts de l'aide juridique n'entraîneraient qu'une réduction minimale de l'avantage global relevé dans l'ACA de CIC, qui passerait de 91,5 millions de dollars à environ 91,2 millions de dollars.

Des avantages qualitatifs considérables pour le Canada découleraient des modifications proposées. Les modifications proposées, y compris le traitement accéléré des demandeurs de POD et des personnes ayant fait une DMI, permettraient de renforcer l'intégrité du système d'octroi de l'asile du Canada en assurant le renvoi plus rapide de ces demandeurs déboutés.

Le renvoi accéléré permettrait en outre de décourager les demandes infondées, étant donné que la présentation d'une demande ne donnerait plus lieu à un long séjour au Canada. Grâce aux dépenses non engagées en ce qui concerne le traitement des demandes, ainsi que l'aide et les services sociaux, les modifications proposées se traduiraient par des économies de coûts pour le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux (tel qu'il a été indiqué dans l'ACA de CIC).

De plus, le traitement et le renvoi accélérés permettraient de réduire la période durant laquelle les demandeurs déboutés de POD et les personnes ayant fait une DMI auraient accès à l'aide et aux services sociaux, ainsi qu'aux services de santé, ce qui se traduirait par des coûts moindres. Il y aurait donc des économies de coûts pour le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux et territoriaux.

L'ACA de CIC comprend une évaluation des coûts et avantages estimatifs qui découleraient des changements apportés en vertu de la LMRER en ce qui concerne les POD et les DMI. L'évaluation se fonde sur les délais de traitement prévus des demandeurs de POD et des personnes ayant fait une DMI — de la présentation de la demande au renvoi de la personne. Les prévisions comprennent donc la réduction de quatre mois des délais qui découlerait des modifications proposées au RIPR. En d'autres mots, les modifications réglementaires proposées portent sur une partie de l'évaluation globale menée par CIC et elles sont étroitement liées aux coûts et aux avantages prévus par CIC.

Le tableau ci-dessous donne une ventilation des coûts et avantages estimatifs associés aux changements apportés en vertu de la LMRER, y compris les modifications réglementaires proposées.

Ventilation des coûts et avantages		Année de base (2011)	2012	Dernière année	Total de 2011-2020 (valeur actuelle)
A. Répercussions quantifiées, en millions de dollars					
Avantages	Gouvernement fédéral (ACA de CIC)	0 $	11,4 M$	0,24 M$	36,3 M$
	Provinces et territoires (ACA de CIC)	0 $	14,1 M$	2,7 M$	60,5 M$
Coûts	Gouvernement fédéral (ACA de CIC)	0,4 $	1,0 M$	0,3 M$	5,3 M$
	Provinces et territoires	0 $	0,045 M$	0,047 M$	0,3 M$
Avantages nets					91,2 M$

B. Qualitative impacts		
Benefits	Canadian public	In addition to ensuring more efficient use of tax dollars, the proposed Regulations are expected to generate increased confidence in the integrity of Canada's asylum system among Canadians.
	Canadian public, federal government	The proposed Regulations will decrease the amount of time an unsuccessful DCO and MUC asylum claimant will remain in Canada, which reduces the amount of time one may access social services and the Interim Federal Health Program. Expedited removals as a result of this proposed regulatory change will also contribute to the deterrence of unfounded claims which will reduce the number of DCO and MUC claimants accessing social services and the Interim Federal Health Program.
Costs	…	All identified costs have been quantified.

B. Répercussions qualitatives		
Avantages	Public canadien	En plus d'assurer une utilisation plus efficiente de l'argent des contribuables, la réglementation proposée devrait permettre d'accroître la confiance des Canadiens à l'égard de l'intégrité du système d'octroi de l'asile du Canada.
	Public canadien, gouvernement fédéral	La réglementation proposée permettra de réduire la durée du séjour au Canada des demandeurs d'asile déboutés de POD et des personnes ayant fait une DMI, pendant lequel ceux-ci ont accès aux services sociaux et au Programme fédéral de santé intérimaire. Le renvoi accéléré que rendra possible ce changement réglementaire proposé permettra en outre de décourager les demandes infondées, ce qui se traduira par un nombre moindre de demandeurs de POD et de personnes ayant fait une DMI qui ont accès aux services sociaux et au Programme fédéral de santé intérimaire.
Coûts	…	Tous les coûts déterminés ont été quantifiés.

Rationale

As stated above, the proposed amendments are integral to the objectives of the BRRA, which are to ensure faster processing, faster removal of failed claimants, and the deterrence of unfounded claims. The proposed Regulations would expedite the removal of DCO and MUC claimants and deter the making of those types of claims. Without this regulatory amendment, it would not be possible to expedite the removal of claimants who make DCO claims or MUCs. Furthermore, it would be more difficult to deter DCO claims and MUCs as there would be virtually no negative consequence to making such claims.

Consultation

No consultations were undertaken regarding the first proposed amendment (changing RPD to RAD in subsection 231(1)). This amendment is administrative and ensures that the Regulations remain consistent with the IRPA.

The proposed amendment that would create an exception to the automatic stay of removal provision for those unsuccessful DCO and MUC refugee claimants seeking leave to the Federal Court has not received significant public or stakeholder attention or criticism to date.

The proposed amendment was well received by the Office of the United Nations High Commissioner for Refugees (UNHCR) and the Canadian Council for Refugees (CCR), in consultations on May 20 and May 27, 2011, respectively. Both organizations support provisions that specifically address unfounded asylum claims.

The UNHCR supports safe country of origin policies, such as the DCO policy, provided certain conditions are met. For example, a DCO policy should not bar access to a determination on the individual merits of a particular claim. Canada's DCO policy meets this standard. As well, the UNHCR contends that clear and objective designation criteria as well as a rigorous and transparent designation process should be employed in designating a safe country of origin. This was addressed both through legislation (BRRA), which included designation criteria, and through CIC's proposed DCO regulations, which established objective and quantitative criteria that must be met before a country can be designated. In addition, guidance provided by the UNHCR Executive Committee indicates that special provisions for dealing with

Justification

Tel qu'il a été mentionné précédemment, les modifications proposées sont étroitement liées aux objectifs de la LMRER, qui sont d'assurer un traitement accéléré, le renvoi plus rapide des demandeurs déboutés, ainsi que la dissuasion des demandes infondées. La réglementation proposée permettrait d'accélérer le renvoi des demandeurs de POD et des personnes ayant fait une DMI, en plus de décourager ces types de demandes. Sans cette modification réglementaire, il ne serait pas possible d'accélérer le renvoi des demandeurs de POD ou des personnes ayant fait une DMI. Par ailleurs, il serait plus difficile de décourager les DMI et les demandes par des ressortissants de POD, car il n'y aurait presque aucune répercussion négative pour ces demandeurs.

Consultation

Il n'y a eu aucune consultation en ce qui a trait à la première modification proposée (remplacement de la mention de la SPR par une mention de la SAR au paragraphe 231(1)). Il s'agit d'une modification administrative visant à assurer la conformité du RIPR à la LIPR.

La modification proposée qui permettrait de créer une exception en ce qui concerne le sursis automatique à la mesure de renvoi pour les demandeurs d'asile déboutés de POD et les personnes ayant fait une DMI qui demandent une autorisation à la Cour fédérale n'a pas, à ce jour, ou de façon importante, retenu l'attention ou suscité la critique du public ou des intervenants.

La modification proposée a été favorablement accueillie par le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) et le Conseil canadien pour les réfugiés (CCR), lors de consultations qui ont eu lieu le 20 mai et le 27 mai 2011 respectivement. Les deux organisations appuient les dispositions qui portent précisément sur les demandes d'asile infondées.

Le HCR appuie les politiques sur les pays d'origine sûrs, telles que la politique sur les POD, pourvu que certaines conditions soient remplies. Par exemple, une politique sur les POD ne devrait pas empêcher l'accès à une décision fondée sur le mérite d'une demande particulière. La politique du Canada sur les POD respecte cette norme. De plus, le HCR soutient que des critères de désignation clairs et objectifs ainsi qu'un processus de désignation rigoureux et transparent devraient être utilisés pour désigner un pays d'origine sûr. On a répondu à cette exigence dans la législation (LMRER), qui contient des critères de désignation, ainsi que dans la réglementation proposée de CIC sur les POD, qui prévoit des critères objectifs et quantitatifs, lesquels doivent être remplis avant qu'un pays ne puisse être désigné. En outre, selon

unfounded claims in an expeditious manner are an acceptable practice, and can be useful in dealing with the burden that such claims can place on asylum systems.

CIC has been consulted extensively on the proposed regulatory amendment to exclude unsuccessful DCO and MUC claimants from an automatic stay of removal when applying for leave to the Federal Court. The proposed regulatory amendment does not impact CIC operations as an exception to the automatic stay of removal provision would affect the removal process, which is an activity solely within the scope of the CBSA's mandate. CIC supports the proposed regulatory amendment as a complementary extension of the Department's DCO and MUC policies.

The IRB Consultative Committee on Practices and Procedures, The Canadian Bar Association, the Canadian Association of Professional Immigration Consultants (CAPIC), the Quebec Immigration Lawyers Association (AQAADI), the Canadian Society of Immigration Practitioners (CSIP) and the Cross-Cultural Roundtable on Security were also consulted and no concerns were raised regarding the proposed amendment.

Implementation, enforcement and service standards

The CBSA is mandated, in part, with removing foreign nationals who are inadmissible to Canada. The proposed regulatory amendment will not result in any implementation or enforcement changes in the CBSA's business processes. The implementation of the proposed regulatory amendments will not require staffing or significant training as the changes are administrative in nature and do not carry operational implications. CBSA officers currently conduct removals of foreign nationals against whom enforceable removal orders have been issued. The proposed amendments would not introduce any additional requirements for CBSA officers with respect to removals.

The proposed amendments would enable the CBSA to initiate removal proceedings of unsuccessful DCO and MUC claimants four months earlier than other claimants, which will assist in achieving the projected service standard of removing unsuccessful refugee claimants within one year of a final IRB claim determination. The CBSA, in conjunction with CIC, will conduct ongoing monitoring of the impacts of these amendments in order to assess the effectiveness of initiating removals for DCO and MUC claimants four months earlier than other unsuccessful refugee claimants.

Performance measurement and evaluation

The CBSA, in collaboration with CIC, will monitor the impacts of these amendments against their intended objectives as outlined above on an ongoing basis. An evaluation of the new asylum system is planned for three years after the implementation of the BRRA. The evaluation will be coordinated by CIC and will engage all partners involved in implementing the BRRA. The review will assess the extent to which the BRRA and related regulatory amendments have contributed to streamlining the refugee determination process.

une orientation fournie par le Comité exécutif du HCR, des dispositions spéciales pour le traitement accéléré des demandes infondées constituent une pratique acceptable et peuvent être utiles pour alléger le fardeau que peuvent créer ces demandes sur les systèmes d'octroi de l'asile.

Il y a eu un nombre considérable de consultations avec CIC au sujet de la modification réglementaire proposée visant à exclure les demandeurs déboutés de POD et les personnes ayant fait une DMI d'un sursis automatique à la mesure de renvoi lorsqu'ils demandent une autorisation à la Cour fédérale. La modification réglementaire proposée n'a aucune incidence sur les opérations de CIC, car une exception en ce qui concerne le sursis automatique à la mesure de renvoi aurait une incidence sur le processus de renvoi, une activité qui fait partie du mandat de l'ASFC. CIC appuie la modification réglementaire proposée qu'il considère comme un prolongement complémentaire des politiques sur les POD et les DMI du Ministère.

Le Comité consultatif sur les pratiques et les procédures de la CISR, L'Association du Barreau canadien, l'Association canadienne des conseillers professionnels en immigration (ACCPI), l'Association québécoise des avocats et avocates en droit de l'immigration (AQAADI), la Canadian Society of Immigration Practitioners (CSIP) et la Table ronde transculturelle sur la sécurité ont également été consultés, et aucune préoccupation n'a été exprimée en ce qui a trait à la modification proposée.

Mise en œuvre, application et normes de service

L'ASFC a pour mandat, entre autres, de renvoyer les ressortissants étrangers qui sont interdits de territoire au Canada. La modification réglementaire proposée n'entraînera pas de changements aux processus opérationnels de l'ASFC pour ce qui est de la mise en application ou de l'exécution de la loi. La mise en application des modifications réglementaires proposées ne nécessitera pas des mesures de dotation ou une formation importante, étant donné qu'il s'agit de changements de nature administrative n'ayant aucune répercussion sur les activités. Les agents de l'ASFC procèdent actuellement au renvoi des ressortissants étrangers visés par des mesures de renvoi exécutables qui ont été émises. Les modifications proposées ne comporteraient pas des exigences additionnelles pour les agents de l'ASFC dans le domaine du renvoi.

Les modifications proposées permettraient à l'ASFC d'entamer la procédure de renvoi des demandeurs de POD et des personnes ayant fait une DMI quatre mois plus tôt que pour les autres demandeurs d'asile déboutés, afin de respecter la norme de service prévue en ce qui a trait au renvoi des demandeurs déboutés dans un délai d'un an suivant une décision définitive de la CISR concernant une demande. L'ASFC, de concert avec CIC, assurera un contrôle continu des répercussions de ces modifications afin d'évaluer l'efficacité du renvoi des demandeurs de POD et des personnes ayant fait une DMI quatre mois plus tôt que pour les autres demandeurs d'asile déboutés.

Mesure de rendement et évaluation

L'ASFC, en collaboration avec CIC, surveillera sur une base continue l'impact de ces modifications par rapport aux objectifs prévus qui ont été énoncés précédemment. Une évaluation du système d'octroi de l'asile est prévue trois ans après la mise en application de la LMRER. L'évaluation, qui sera coordonnée par CIC, mobilisera tous les partenaires participant à la mise en application de la LMRER. Il s'agira de déterminer la mesure dans laquelle la LMRER et les modifications réglementaires connexes ont contribué à la rationalisation du processus de détermination du statut de réfugié.

Contact

Andrew Lawrence
Project Manager
Refugee Reform Program Development
Post-Border Programs Directorate
Canada Border Services Agency
100 Metcalfe Street, 10th Floor
Ottawa, Ontario
K1A 0L8

Personne-ressource

Andrew Lawrence
Gestionnaire de projet
Élaboration du programme de réforme du système d'octroi de l'asile
Direction des programmes après le passage à la frontière
Agence des services frontaliers du Canada
100, rue Metcalfe, 10e étage
Ottawa (Ontario)
K1A 0L8

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given that the Governor in Council, pursuant to subsection 5(1) and section 53 of the *Immigration and Refugee Protection Act*[a], proposes to make the annexed *Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations*.

Interested persons may make representations concerning the proposed Regulations within 30 days after the date of publication of this notice. All such representations must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be addressed to George Bowles, Director, Legislation and Program Integration Division, Canada Border Services Agency, 191 Laurier Avenue West, 19th Floor, Ottawa, Ontario K1A 0L8 (fax: 613-952-2468; email: HPP-SP.PHP-PS@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, July 29, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné que le gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 5(1) et de l'article 53 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*[a], se propose de prendre le *Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter leurs observations au sujet du projet de règlement dans les trente jours suivant la date de publication du présent avis. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout à George Bowles, directeur, Division de la législation et de l'intégration des programmes, Agence des services frontaliers du Canada, 191, avenue Laurier Ouest, 19e étage, Ottawa (Ontario) K1A 0L8 (téléc. : 613-952-2468; courriel : HPP-SP.PHP-PS@cbsa-asfc.gc.ca).

Ottawa, le 29 juillet 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

REGULATIONS AMENDING THE IMMIGRATION AND REFUGEE PROTECTION REGULATIONS

AMENDMENTS

1. (1) The portion of subsection 231(1) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations*[1] before paragraph (*a*) is replaced by the following:

Stay of removal — judicial review

231. (1) Subject to subsections (2) to (4), a removal order is stayed if the subject of the order makes an application for leave for judicial review in accordance with section 72 of the Act with respect to a decision of the Refugee Appeal Division that rejects, or confirms the rejection of, a claim for refugee protection, and the stay is effective until the earliest of the following:

(2) Subsection 231(2) of the Regulations is replaced by the following:

Exceptions

(2) Subsection (1) does not apply if

(*a*) the Refugee Protection Division states in the reasons for its decision to reject the claim — in accordance with subsection 107(2) of the Act —

[a] S.C. 2001, c. 27
[1] SOR/2002-227

RÈGLEMENT MODIFIANT LE RÈGLEMENT SUR L'IMMIGRATION ET LA PROTECTION DES RÉFUGIÉS

MODIFICATIONS

1. (1) Le passage du paragraphe 231(1) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*[1] précédant l'alinéa *a*) est remplacé par ce qui suit :

Sursis : contrôle judiciaire

231. (1) Sous réserve des paragraphes (2) à (4), la demande d'autorisation de contrôle judiciaire faite conformément à l'article 72 de la Loi à l'égard d'une décision rendue par la Section d'appel des réfugiés rejetant la demande d'asile ou en confirmant le rejet emporte sursis de la mesure de renvoi jusqu'au premier en date des événements suivants :

(2) Le paragraphe 231(2) du même règlement est remplacé par ce qui suit :

Exceptions

(2) Le paragraphe (1) ne s'applique pas dans les cas suivants :

a) dans sa décision de rejeter la demande d'asile, la Section de la protection des réfugiés fait état,

[a] L.C. 2001, ch. 27
[1] DORS/2002-227

that there is no credible basis for the claim, and the Refugee Appeal Division confirms that decision under subsection 111(1) of the Act;

(*b*) the Refugee Protection Division states in the reasons for its decision to reject the claim — in accordance with section 107.1 of the Act — that the claim is manifestly unfounded, and the Refugee Appeal Division, under section 111 of the Act, does not set aside the determination that the claim is manifestly unfounded and confirms the decision to reject the claim; or

(*c*) on the day on which the Refugee Appeal Division rejects, or confirms the rejection of, the claim, the person who is the subject of the removal order is a national of a country that is, in whole or in part, designated under subsection 109.1(1) of the Act or belongs to a class of nationals of a country that is so designated in whole or in part.

en application du paragraphe 107(2) de la Loi, de l'absence d'un minimum de fondement de la demande et la Section d'appel des réfugiés, en application du paragraphe 111(1) de la Loi, confirme cette décision;

b) dans sa décision de rejeter la demande d'asile, la Section de la protection des réfugiés fait état, en application de l'article 107.1 de la Loi, du fait que la demande est manifestement infondée et la Section d'appel des réfugiés, en application de l'article 111 de la Loi, ne casse pas la conclusion selon laquelle la demande est manifestement infondée et confirme la décision de rejeter la demande;

c) à la date à laquelle la Section d'appel des réfugiés rejette la demande d'asile de l'intéressé ou en confirme le rejet, celui-ci est un ressortissant d'un pays qui fait l'objet, en tout ou en partie, de la désignation visée au paragraphe 109.1(1) de la Loi ou appartient à une catégorie de ressortissants qui fait l'objet d'une telle désignation.

TRANSITIONAL PROVISION

2. Despite section 1, in the case where an application for leave is filed in accordance with section 72 of the *Immigration and Refugee Protection Act* in respect of a decision of the Refugee Protection Division that was made before the day on which these Regulations come into force and that rejected the applicant's claim for refugee protection, subsections 231(1) and (2) of the *Immigration and Refugee Protection Regulations* continue to apply as they read immediately before that day.

DISPOSITION TRANSITOIRE

2. Malgré l'article 1, les paragraphes 231(1) et (2) du *Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés*, dans leur version antérieure à l'entrée en vigueur du présent règlement, continuent de s'appliquer dans le cas où une demande d'autorisation de contrôle judiciaire est faite, conformément à l'article 72 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, à l'égard d'une décision de la Section de la protection des réfugiés qui a été rendue avant l'entrée en vigueur du présent règlement et qui rejetait la demande d'asile de l'intéressé.

COMING INTO FORCE

3. These Regulations come into force on the first day on which section 111 of the *Immigration and Refugee Protection Act*, chapter 27 of the Statutes of Canada, 2001, and sections 11.1 and 12 of the *Balanced Refugee Reform Act*, chapter 8 of the Statutes of Canada, 2010, are all in force, but if they are registered after that day, they come into force on the day on which they are registered.

ENTRÉE EN VIGUEUR

3. Le présent règlement entre en vigueur le premier jour où l'article 111 de la *Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés*, chapitre 27 des Lois du Canada (2001), et les articles 11.1 et 12 de la *Loi sur des mesures de réforme équitables concernant les réfugiés*, chapitre 8 des Lois du Canada (2010), sont tous trois en vigueur ou, si elle est postérieure, à la date de son enregistrement.

[32-1-o] [32-1-o]

Export of Substances on the Export Control List Regulations

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring departments

Department of the Environment and Department of Health

Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministères responsables

Ministère de l'Environnement et ministère de la Santé

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Regulations*.)

Issue and objectives

The proposed *Export of Substances on the Export Control List Regulations* (the proposed Regulations) would serve as Canada's system of export controls for substances that are listed to the Export Control List (ECL) in Schedule 3 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999). The ECL is a list of substances to which export controls apply in Canada. The proposed Regulations, which pertain to the ECL, relate to Canada's international obligations under the Stockholm Convention[1] and Rotterdam Convention[2] that control the global trade in chemical substances. The proposed Regulations also set out the content and form of the notice of proposed export required for the export of substances listed to the ECL under CEPA 1999.

There are currently two sets of regulations (the *Export Control List Notification Regulations* [ECLN Regulations] and the *Export of Substances Under the Rotterdam Convention Regulations* [ESURC Regulations]) with which Canadian exporters of substances on the ECL must comply. These two regulations contain similar requirements for information to be provided by exporters. The new regulatory regime would reduce the regulatory burden and duplication by merging the two regulations and would include additional provisions to enable Canada to comply more efficiently with its export obligations under the Stockholm Convention for substances listed to that Convention now and in the future. These proposed Regulations would control the export of substances listed to the ECL.

Background

Export Control List

The ECL is a list of substances to which export controls apply in Canada. The ECL is subject, from time to time, to amendments

[1] The full title of the Convention is the *Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants.*

[2] The full title of the Convention is the *Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade.*

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Règlement*.)

Question et objectifs

Le projet de *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée* (le projet de règlement) traite des mesures de contrôle des exportations du Canada appliquées aux substances qui sont inscrites à la Liste des substances d'exportation contrôlée (LSEC) figurant à l'annexe 3 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)]. La LSEC est une liste de substances pour lesquelles il y a des contrôles d'exportation au Canada. Le projet de règlement, qui a trait à la LSEC, est lié aux obligations internationales du Canada en vertu de la Convention de Stockholm[1] et de la Convention de Rotterdam[2], qui régissent le commerce international des produits chimiques. Il définit également le contenu et la forme du préavis d'exportation requis pour l'exportation des substances figurant sur la LSEC aux termes de la LCPE (1999).

À l'heure actuelle, les exportateurs de substances figurant sur la Liste doivent se conformer à deux règlements [le *Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)* et le *Règlement sur l'exportation de substances aux termes de la Convention de Rotterdam*]. Ces deux règlements comportent des exigences similaires quant aux renseignements à fournir par les exportateurs. Le nouveau régime réduirait le fardeau de la réglementation ainsi que les dédoublements en fusionnant les deux règlements. Il prévoirait également des mesures de contrôle additionnelles permettant au Canada de respecter de façon efficace ses engagements liés à l'exportation en vertu de la Convention de Stockholm pour les substances inscrites à cette convention présentement et dans le futur. Le projet de règlement permettrait de contrôler l'exportation des substances figurant sur la LSEC.

Contexte

Liste des substances d'exportation contrôlée

La LSEC énumère les substances pour lesquelles des mesures de contrôle des exportations s'appliquent au Canada. Cette liste

[1] Le titre complet de la Convention est la *Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants*.

[2] Le titre complet de la Convention est la *Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international*.

that are published in the *Canada Gazette*. This List consists of three parts:

- Part 1 includes substances whose use is prohibited in Canada. These substances may only be exported under very limited circumstances (such as for destruction).
- Part 2 includes substances for which notification or consent of the country of destination is required before the substance is exported from Canada, pursuant to an international agreement (e.g. the Rotterdam Convention). Examples of these substances include DDT and lindane.
- Part 3 includes substances whose use is restricted in Canada. Examples of these substances include ozone-depleting substances.

Two regulations currently apply to exports of substances listed on the ECL. The proposed Regulations are intended to repeal and replace these existing regulations:

- The *Export Control List Notification Regulations* (ECLN Regulations) describe the manner in which to notify of exports of all substances listed in the ECL.
- The *Export of Substances Under the Rotterdam Convention Regulations* (ESURC Regulations) apply to exports of substances on the ECL destined for another Party to the Rotterdam Convention. These Regulations ensure that exporters supply information (through permit applications) so that Canada can meet its obligations under the Rotterdam Convention.

International context

Canada is a party to both the Rotterdam Convention and the Stockholm Convention. These conventions are mutually supportive and promote shared responsibility and cooperative efforts amongst Parties in addressing exports of chemicals and/or pesticides.

- The Rotterdam Convention covers substances that have been banned or severely restricted by Parties for health or environmental reasons. This Convention facilitates information exchange between Parties and has provisions to ensure that exports of certain substances are only sent to Parties who have consented to imports of the substance in question. Parties are also obligated to send information and notification to the designated national authority of the importing Party when exporting a substance subject to a domestic ban or severe restriction on use.
- While the Rotterdam Convention has taken the information-sharing approach, the Stockholm Convention restricts exports to Parties as well as non-Parties, allowing exports of the persistent organic pollutants under very select circumstances.

Description and rationale

The proposed Regulations would merge the ECLN Regulations and the ESURC Regulations and new provisions would be added to assist Canada in meeting its obligations for export under the Stockholm Convention. The requirements of the ECLN and ESURC Regulations would generally be maintained. Some changes would be introduced to avoid duplication and to clarify the labelling and export requirements of the Rotterdam Convention.

fait l'objet, de temps à autre, de modifications qui sont publiées dans la *Gazette du Canada*. Cette liste est divisée en trois parties :

- La partie 1 comprend les substances dont l'utilisation est interdite au Canada. Ces substances ne peuvent être exportées que dans des circonstances très particulières (par exemple en vue de leur destruction).
- La partie 2 comprend les substances pour lesquelles, aux termes d'une entente internationale (la Convention de Rotterdam, par exemple), un préavis d'exportation ou le consentement préalable du pays destinataire est exigé avant que la substance puisse être exportée du Canada. Le DDT et le lindane sont des exemples de telles substances.
- La partie 3 comprend les substances dont l'utilisation est restreinte au Canada. Il s'agit par exemple de substances qui appauvrissent la couche d'ozone.

Deux règlements s'appliquent aujourd'hui à l'exportation des substances figurant sur la LSEC. Le projet de règlement abrogera et remplacera ces actuels règlements :

- Le *Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)* décrit les modalités de préavis d'exportation relatives à toutes les substances figurant sur la LSEC.
- Le *Règlement sur l'exportation de substances aux termes de la Convention de Rotterdam* s'applique à l'exportation de substances inscrites à la LSEC à destination d'un autre pays signataire de la Convention de Rotterdam. Ce règlement garantit que les exportateurs fournissent les renseignements nécessaires (dans le cadre du processus de demande de permis) pour que le Canada remplisse ses obligations en vertu de la Convention de Rotterdam.

Contexte international

Le Canada est signataire de la Convention de Rotterdam et de la Convention de Stockholm. Ces conventions se renforcent mutuellement et font la promotion de la responsabilité partagée et des efforts de coopération entre les Parties dans le dossier des exportations de produits chimiques et de pesticides.

- La Convention de Rotterdam porte sur les substances dont l'utilisation a été interdite ou sévèrement restreinte par des Parties pour des raisons de santé ou de protection de l'environnement. Cette convention facilite l'échange de renseignements entre les Parties et comporte des dispositions visant à faire en sorte que certaines substances soient uniquement exportées vers les Parties qui ont consenti à leur importation. Les Parties sont également tenues d'informer l'autorité nationale désignée de la Partie importatrice lorsqu'elles exportent des substances dont l'usage a été interdit ou sévèrement restreint par des lois nationales.
- Alors que la Convention de Rotterdam a choisi l'approche de partage d'information, la Convention de Stockholm impose des restrictions aux exportations à destination des pays signataires et non signataires et ne permet l'exportation de polluants organiques persistants que dans des circonstances très particulières.

Description et justification

Le projet de règlement aurait pour effet de fusionner le *Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)* et le *Règlement sur l'exportation de substances aux termes de la Convention de Rotterdam* et d'ajouter de nouvelles dispositions permettant au Canada de remplir ses obligations en matière d'exportation suivant la Convention de Stockholm. Les exigences du *Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)* et du *Règlement sur l'exportation de*

The main changes would pertain to the following:

Stockholm Convention obligations

Substances listed on Annex A or Annex B of the Stockholm Convention are subject to restrictions on export. When a party exports a substance listed on one of these Annexes, even to a non-party, it must ensure that the terms of export are permissible under the Stockholm Convention. These substances would be required to meet at least one of the following conditions:

- present in a product manufactured before the coming into force of obligations for that substance under the Stockholm Convention and Canada has notified the Secretariat of the Stockholm Convention of this product's existence in Canada;
- exported for environmentally sound disposal;
- exported for an acceptable purpose or specific exemption identified by the Stockholm Convention for that substance and to a party that has claimed that purpose or exemption;
- exported to a non-party that has provided an annual certification acceptable under the terms of the Stockholm Convention;
- exported for laboratory use; or
- incidentally present in trace amounts in a product.

Prior notice and export to Rotterdam Parties

The proposed Regulations would allow exporters who submit a notice of proposed export at the same time as an export permit application to combine the submission. This would streamline the process by removing the duplication of effort currently observed with the ECLN and ESURC Regulations.

No annual report

The proposed Regulations would remove the obligation to provide an annual summary report of all exports reported in the preceding calendar year. This information is available to Environment Canada through the prior notice of export.

Labelling requirements

Labelling requirements would be slightly expanded to better align with the requirements of the Rotterdam Convention. For those exports that fall within the scope of that Convention, exporters would be required to provide safety information in a language used by the importing country if it is available.

Online publications and databases pertaining to the Rotterdam and Stockholm Conventions

The proposed Regulations would be complemented by information made available online by the respective Secretariats established under the Rotterdam and Stockholm Conventions.

Administrative changes

Finally, several administrative issues have been raised by the Standing Joint Committee for the Scrutiny of Regulations (SJCSR) following the implementation of the ESURC Regulations. Environment Canada proposes to address these issues by making several changes that pertain to legal and administrative matters, and the need to align the English and French versions of the regulatory text.

The ESURC Regulations and the ECLN Regulations would be repealed when the proposed Regulations come into force. The proposed Regulations are to be made pursuant to Part 5, subsection 102(1) of CEPA 1999.

substances aux termes de la Convention de Rotterdam seraient généralement conservées. Certaines modifications seraient apportées afin d'éviter le dédoublement et de clarifier les exigences d'étiquetage et d'exportation en vertu de la Convention de Rotterdam.

Les principales modifications porteraient sur les aspects ci-dessous :

Obligations découlant de la Convention de Stockholm

L'annexe A et l'annexe B de la Convention de Stockholm donnent la liste de substances dont l'exportation fait l'objet de restrictions strictes. Lorsqu'un signataire exporte une substance figurant à l'une ou l'autre des annexes, même vers un pays non signataire, il doit s'assurer que les conditions d'exportation sont autorisées en vertu de la Convention de Stockholm. Les substances devraient satisfaire à au moins une des conditions suivantes :

- elles sont présentes dans un produit fabriqué avant l'entrée en vigueur des obligations relatives à cette substance en vertu de la Convention de Stockholm, et le Canada a avisé le Secrétariat de la Convention de Stockholm que le produit existe au Canada;
- elles sont exportées à des fins d'élimination dans le respect de l'environnement;
- elles sont exportées pour une utilisation acceptable ou en vertu d'une dérogation spécifique définie par la Convention de Stockholm pour les substances en question et à une partie qui a demandé cette utilisation ou cette dérogation;
- elles sont exportées vers un pays non signataire ayant fourni une certification annuelle acceptable au sens de la Convention de Stockholm;
- elles sont exportées pour utilisation en laboratoire;
- leur présence dans un produit est fortuite et se limite à des quantités traces.

Préavis d'exportation et exportation vers les pays signataires de la Convention de Rotterdam

Le projet de règlement permettrait aux exportateurs de soumettre un préavis d'exportation en même temps que la demande de permis grâce à une démarche combinée. Cela simplifierait le processus en évitant les dédoublements qui sont observés à l'heure actuelle à cause des deux règlements.

Élimination de l'exigence de rapport annuel

Le projet de règlement éliminerait l'obligation de fournir un rapport sommaire annuel de toutes les exportations signalées dans l'année civile précédente. Environnement Canada dispose déjà de cette information grâce aux préavis d'exportation.

Exigences en matière d'étiquetage

Les exigences en matière d'étiquetage seraient légèrement élargies afin d'être harmonisées avec les exigences de la Convention de Rotterdam. Pour les exportations visées par la Convention, l'exportateur doit fournir les renseignements sur la sécurité dans une langue utilisée par le pays importateur, si les renseignements sont offerts dans cette langue.

Renvoi à des publications et à des bases de données en ligne

Le projet de règlement sera complété par les renseignements mis en ligne par les secrétariats respectifs de la Convention de Stockholm et de la Convention de Rotterdam.

Changements administratifs

Enfin, plusieurs questions administratives ont été soulevées par le Comité mixte permanent d'examen de la réglementation (CMPER) après la mise en œuvre du *Règlement sur l'exportation de substances aux termes de la Convention de Rotterdam*. Environnement Canada a examiné ces questions et a apporté

plusieurs changements ayant trait à des questions juridiques et administratives, ainsi qu'à la nécessité d'uniformiser les versions anglaise et française du texte réglementaire.

Le *Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)* et le *Règlement sur l'exportation de substances aux termes de la Convention de Rotterdam* seraient abrogés au moment de l'entrée en vigueur du projet de règlement, conformément au paragraphe 102(1) de la partie 5 de la LCPE (1999).

Benefits and costs

The proposed Regulations are not expected to result in incremental costs to industry, Government, or Canadians. They are expected to create a consistent, effective, and efficient approach to export controls by removing regulatory duplication and streamlining the process. It is estimated that the proposed Regulations would reduce the administrative burden upon firms. Instead of complying with two separate regulations governing the export of substances listed on Schedule 3 of CEPA 1999, businesses will now be required to fulfill the requirements under a single regulation.

New provisions would impart obligations on exporters of persistent organic pollutants listed in the Stockholm Convention to ensure compliance with the Stockholm Convention through domestic regulations. The effects on exporters are not expected to be significant given existing compliance with Stockholm conditions. While some of the substances recently added to the Stockholm Convention are still in commerce in Canada, Environment Canada consults with industry prior to the addition of substances to the Stockholm Convention and it is expected that exports of Stockholm substances would be compliant with these proposed provisions. Further, the proposed Regulations would provide regulatory certainty to industry regarding the conditions under which export of persistent organic pollutants would be prohibited or allowed. This would apply to substances currently listed on the Stockholm Convention and those added in the future. There would be additional cost-savings related to the elimination of the annual reporting requirements under the ECLN Regulations. The proposed Regulations would also facilitate exports by allowing Canadian firms to obtain permits in the absence of a response by the importing party regarding consent.

Government

The proposed Regulations are expected to enhance the application of Canada's export controls and improve the efficiency of the regulatory structure. As the permitting and notification processes have been simplified for both industry and the Government, it is anticipated that costs for enforcement, compliance promotion and administration of the proposed Regulations would either remain the same or slightly decrease for the Government.

The additional provisions relating to the Stockholm Convention are not expected to add to the Government's administrative burden. The proposed Regulations would ensure the continued compliance of Canadian exports as new substances still being used in Canada are added to the Stockholm Convention.

Canadians

The proposed Regulations would benefit Canadians by supporting Canada's international export commitments under the Rotterdam Convention and Stockholm Convention. Canada's participation in these international conventions provides benefits to

Avantages et coûts

Le projet de règlement ne devrait pas entraîner de coûts additionnels pour l'industrie, le gouvernement ou les Canadiens. Il devrait créer une approche uniforme, efficace et efficiente des contrôles d'exportation en retirant les dédoublements réglementaires et en simplifiant le processus. On estime que le projet de règlement réduirait le fardeau administratif pour les entreprises. Au lieu de devoir se conformer à deux règlements distincts régissant l'exportation des substances figurant à l'annexe 3 de la LCPE (1999), les entreprises n'auront plus qu'à satisfaire les exigences d'un seul règlement.

Les nouvelles dispositions définiront des obligations pour les exportateurs de polluants organiques persistants figurant à la Convention de Stockholm afin de garantir le respect de cette convention grâce à la réglementation nationale. Les effets sur les exportateurs ne devraient pas être considérables vu la conformité actuelle aux dispositions de la Convention de Stockholm. Certaines des substances récemment ajoutées à la Convention de Stockholm sont encore sur le marché au Canada, mais Environnement Canada consulte l'industrie avant l'inscription de substances à la Convention de Stockholm, alors on s'attend à ce que les exportations de substances visées par cette convention soient conformes aux dispositions proposées. En outre, le projet de règlement définira clairement, pour l'industrie, les conditions dans lesquelles l'exportation de polluants organiques persistants est interdite ou permise par voie réglementaire. Cela s'applique tant aux substances actuellement inscrites à la Convention de Stockholm qu'à celles qui seront ajoutées dans le futur. D'autres économies de coûts découleraient de l'abandon de l'exigence de présentation d'un rapport annuel en application du *Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)*. Le projet de règlement facilitera également les exportations en permettant aux entreprises canadiennes d'obtenir des permis en l'absence d'une réponse de consentement par la partie importatrice.

Gouvernement

Le projet de règlement devrait améliorer l'application des contrôles d'exportation du Canada et accroître l'efficacité de la structure réglementaire. Comme les processus de délivrance de permis et de préavis ont été simplifiés pour l'industrie et le gouvernement, on s'attend à ce que les coûts liés à l'application de la loi, à la promotion de la conformité et à l'administration du projet de règlement demeurent les mêmes ou diminuent légèrement pour le gouvernement.

Les dispositions supplémentaires liées à la Convention de Stockholm ne devraient pas ajouter au fardeau administratif du gouvernement. Le projet de règlement garantirait la conformité des exportations à partir du Canada à mesure que de nouvelles substances encore en utilisation au Canada sont inscrites à la Convention de Stockholm.

Canadiens

Le projet de règlement présenterait un avantage pour les Canadiens en faisant en sorte que le Canada reste en règle avec ses engagements internationaux en matière d'exportation en vertu de la Convention de Rotterdam et de la Convention de Stockholm.

Canadians by ensuring that chemicals in international trade are used in an environmentally sound manner which reduces damage to the global and domestic environment and ecosystems. While these benefits are difficult to quantify, they are expected to have significant value.

Consultation

In 2006 an online 30-day consultation was conducted to solicit comments from stakeholders. A draft regulatory text was posted. That draft regulatory text was a consolidation of the ECLN Regulations and the ESURC Regulations. The proposed provisions relating to the Stockholm Convention were not part of the 2006 consultation. Stakeholders will have the opportunity to comment on these proposed provisions through the *Canada Gazette*, Part I consultation. In 2010, a consultation pursuant to a notice of intent to develop export controls for some substances added to that Convention[3] took place and so stakeholders were made aware of these proposed controls. A consultation document proposing the addition of substances to the Export Control List, some of which are listed in the Stockholm Convention, was also posted for comment in 2010.

Comments were received in 2006 and were considered in the drafting of these proposed Regulations. Comments from stakeholders included some suggested modifications to the regulatory text. For example, Environment Canada incorporated the suggestion that the proposed Regulations allow notification of export at the end of a calendar year for exports that are projected for the start of the next calendar year. Further changes were made to incorporate feedback regarding the streamlining of information requirements under the proposed Regulations. Another suggestion that was incorporated was an increase from 7 days to 30 days for the prior notification of export.

Every regulation made under CEPA 1999 must be published in the *Canada Gazette* and is subject to a public review period, during which any person may provide comments or file a notice of objection requesting that a board of review be established. The review period will last 75 days for these proposed Regulations.

Implementation, enforcement and service standards

Since the proposed Regulations are made under CEPA 1999, enforcement officers will, when verifying compliance with the Regulations, apply the Compliance and Enforcement Policy for CEPA 1999. The policy also sets out the range of possible responses to alleged violations: warnings, directions, environmental protection compliance orders, ticketing, ministerial orders, injunctions, prosecution, and environmental protection alternative measures (which are an alternative to a court trial after the laying of charges for a CEPA 1999 violation). In addition, the policy explains when Environment Canada will resort to civil suits by the Crown for costs recovery.

[3] *Notice of intent to recommend that export controls for perfluorooctane sulfonate, its salts and certain other compounds that contain the $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ or $C_8F_{17}SO_2N$ groups and lindane be developed under the* Canadian Environmental Protection Act, 1999, *Canada Gazette*, Part I, Vol. 144, No. 37, September 11, 2010, http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-09-11/html/notice-avis-eng.html.

La participation du Canada à ces conventions internationales est avantageuse pour les Canadiens puisqu'elle fait en sorte que les produits chimiques faisant l'objet d'un commerce international soient utilisés selon des pratiques respectueuses de l'environnement, ce qui réduit les dommages causés à l'environnement et aux écosystèmes à l'échelle mondiale et nationale. Bien que ces avantages soient difficiles à quantifier, on s'attend à ce qu'ils aient une valeur importante.

Consultation

En 2006, une période de consultation en ligne de 30 jours a été tenue afin d'obtenir des commentaires de la part des intervenants. Une ébauche du projet de règlement a été publiée. Cette ébauche était une version combinée du *Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)* et du *Règlement sur l'exportation de substances aux termes de la Convention de Rotterdam*. Les dispositions proposées à l'égard de la Convention de Stockholm ne faisaient pas partie de la consultation de 2006. Les intervenants auront la possibilité de fournir des commentaires concernant ce projet de règlement par l'entremise de la consultation dans la Partie I de la *Gazette du Canada*. Une consultation relative à un avis d'intention a eu lieu en 2010 afin d'élaborer des mesures de contrôle d'exportation de certaines substances ajoutées à la Convention[3]. Par conséquent, les intervenants ont été informés des contrôles proposés. Un document de consultation proposant l'ajout de substances à la LSEC, dont certaines figurent à la Convention de Stockholm, a également été publié la même année en vue d'obtenir des commentaires à son sujet.

Les commentaires reçus en 2006 ont été pris en compte dans la rédaction de ce projet de règlement. Certains commentaires des intervenants proposaient des modifications au texte réglementaire. Par exemple, Environnement Canada a intégré une suggestion selon laquelle le projet de règlement autorise le préavis d'exportation à la fin d'une année civile pour les exportations qui sont prévues pour le début de la prochaine année civile. D'autres changements ont été apportés afin d'intégrer dans le projet de règlement les commentaires concernant la rationalisation des exigences en matière de renseignements. Environnement Canada a aussi intégré une suggestion visant à porter de 7 à 30 jours le préavis d'exportation.

Tout règlement élaboré en vertu de la LCPE (1999) doit être publié dans la *Gazette du Canada*, en plus de faire l'objet d'une période de révision par le public, durant laquelle toute personne peut formuler des commentaires ou déposer un avis d'opposition demandant la constitution d'un comité de révision. La période de révision de ce projet de règlement durera 75 jours.

Mise en œuvre, application et normes de service

Comme le projet de règlement est réalisé en vertu de la LCPE (1999), lorsque les agents de l'autorité en contrôleront la conformité, ils suivront la Politique de conformité et d'application de la LCPE (1999). Cette politique énonce différentes mesures pouvant être prises en cas d'infraction présumée : avertissements, directives, ordres d'exécution en matière de protection de l'environnement, émission de contraventions, arrêtés ministériels, injonctions, poursuites et mesures de rechange en matière de protection de l'environnement [qui peuvent remplacer un procès, une fois que des accusations ont été portées pour une infraction à la LCPE (1999)]. De plus, la Politique explique dans quelles situations Environnement Canada aura recours à des poursuites civiles intentées par la Couronne pour le recouvrement des frais.

[3] *Avis d'intention de recommander l'élaboration de mesures de contrôle des exportations pour le sulfonate de perfluorooctane, ses sels et certains autres composés qui contiennent les groupements $C_8F_{17}SO_2$, $C_8F_{17}SO_3$ ou $C_8F_{17}SO_2N$ et pour le lindane en vertu de la* Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999), *Gazette du Canada*, Partie I, vol. 144, nº 37, le 11 septembre 2010, http://gazette.gc.ca/rp-pr/p1/2010/2010-09-11/html/notice-avis-fra.html.

When, following an inspection or an investigation, an enforcement officer discovers an alleged violation, the officer will choose the appropriate enforcement action based on the following factors:

- Nature of the alleged violation: This includes consideration of the damage, the intent of the alleged violator, whether it is a repeat violation, and whether an attempt has been made to conceal information or otherwise subvert the objectives and requirements of the Act.
- Effectiveness in achieving the desired result with the alleged violator: The desired result is compliance within the shortest possible time and with no further repetition of the violation. Factors to be considered include the violator's history of compliance with the Act, willingness to cooperate with enforcement officers, and evidence of corrective action already taken.
- Consistency: Enforcement officers will consider how similar situations have been handled in determining the measures to be taken to enforce the Act.

An exporter should expect approval and issuance of an export permit under these Regulations within one to two weeks of the receipt of the completed permit application.

Contacts

Bernard Madé
Director
Chemical Production Division
Environment Canada
200 Sacré-Cœur Boulevard, 3rd Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-994-4404
Fax: 819-994-5030
Email: Bernard.Made@ec.gc.ca

Luis Leigh
Director
Regulatory Analysis and Valuation Division
Environment Canada
10 Wellington Street, 25th Floor
Gatineau, Quebec
K1A 0H3
Telephone: 819-953-1170
Fax: 819-994-6787
Email: Luis.Leigh@ec.gc.ca

Si, au terme d'une inspection ou d'une enquête, l'agent de l'autorité découvre une infraction présumée, il doit choisir la mesure d'exécution appropriée en fonction des facteurs suivants :

- Nature de l'infraction présumée : il convient notamment de déterminer la gravité des dommages, l'intention du contrevenant présumé, s'il s'agit d'une récidive et s'il y a eu tentative de dissimuler de l'information ou de contourner, d'une façon ou d'une autre, les objectifs et les exigences de la Loi.
- Efficacité du moyen employé pour obliger le contrevenant présumé à obtempérer : le but visé consiste à faire respecter la Loi dans les meilleurs délais tout en empêchant les récidives. Il faut entre autres tenir compte du dossier du contrevenant concernant l'observation de la Loi, de la volonté du contrevenant à coopérer avec les agents de l'autorité, et de la preuve que des mesures correctives ont été prises.
- Uniformité dans l'application : les agents de l'autorité doivent tenir compte de ce qui a été fait antérieurement dans des cas semblables lorsqu'ils déterminent les mesures à prendre pour faire respecter la Loi.

Un exportateur doit s'attendre à ce que le permis d'exportation en vertu de ce règlement soit approuvé et délivré dans un délai de une à deux semaines après réception de la demande de permis dûment remplie.

Personnes-ressources

Bernard Madé
Directeur
Division de la production des produits chimiques
Environnement Canada
200, boulevard Sacré-Cœur, 3e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-994-4404
Télécopieur : 819-994-5030
Courriel : Bernard.Made@ec.gc.ca

Luis Leigh
Directeur
Division de l'analyse réglementaire et du choix d'instrument
Environnement Canada
10, rue Wellington, 25e étage
Gatineau (Québec)
K1A 0H3
Téléphone : 819-953-1170
Télécopieur : 819-994-6787
Courriel : Luis.Leigh@ec.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1)[a] of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], that the Governor in Council, pursuant to subsection 102(1) of that Act, proposes to make the annexed *Export of Substances on the Export Control List Regulations*.

Any person may, within 75 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Regulations or, within 60 days after

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)[a] de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], que le Gouverneur en conseil, en vertu du paragraphe 102(1) de cette loi, se propose de prendre le *Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante quinze jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de règlement

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33

the date of publication of this notice, file with that Minister a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent by mail to the Director, Chemical Production Division, Environmental Stewardship Branch, Environment Canada, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-994-5030 or by email to SEC-ECS@ec.gc.ca.

A person who provides information to the Minister of the Environment may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, July 29, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

ou, dans les soixante jours suivant cette date, un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout par la poste au directeur, Division de la production des produits chimiques, Direction générale de l'intendance environnementale, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par télécopieur au 819-994-5030 ou par courriel au SEC-ECS@ec.gc.ca.

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 29 juillet 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

EXPORT OF SUBSTANCES ON THE EXPORT CONTROL LIST REGULATIONS

INTERPRETATION

Definitions

1. The following definitions apply in these Regulations.

"Act" « *Loi* »
"Act" means the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

"CAS registry number" « *numéro d'enregistrement CAS* »
"CAS registry number" means the identification number assigned to a chemical substance by the Chemical Abstracts Service Division of the American Chemical Society.

"designated national authority" « *autorité nationale désignée* »
"designated national authority" means an authority designated by a Rotterdam Party under Article 4 of the Rotterdam Convention to act on its behalf in the performance of the administrative functions required by the Rotterdam Convention.

"Export Control List" « *Liste des substances d'exportation contrôlée* »
"Export Control List" means the Export Control List in Schedule 3 to the Act.

"pesticide" « *produit antiparasitaire* »
"pesticide" means a pest control product as defined in subsection 2(1) of the *Pest Control Products Act*.

"PIC Circular" « *Circulaire PIC* »
"PIC Circular" means the circular that is published by the Rotterdam Secretariat and that contains a compilation of import responses from Rotterdam Parties, provided in accordance with Article 10 of the Rotterdam Convention, and a list of the substances subject to the prior informed consent procedure.

"Rotterdam Convention" « *Convention de Rotterdam* »
"Rotterdam Convention" means the Rotterdam Convention on the Prior Informed Consent Procedure for Certain Hazardous Chemicals and Pesticides in International Trade, as amended from time to time.

"Rotterdam Party" « *Partie à la Convention de Rotterdam* »
"Rotterdam Party" means a State or regional economic integration organization for which the Rotterdam Convention is in force.

RÈGLEMENT SUR L'EXPORTATION DES SUBSTANCES FIGURANT À LA LISTE DES SUBSTANCES D'EXPORTATION CONTRÔLÉE

DÉFINITIONS

Définitions

1. Les définitions qui suivent s'appliquent au présent règlement.

« autorité nationale désignée » "*designated national authority*"
« autorité nationale désignée » L'autorité désignée, en application de l'article 4 de la Convention de Rotterdam, par une Partie à la Convention de Rotterdam pour agir en son nom dans l'exercice des fonctions administratives fixées par la Convention de Rotterdam.

« Circulaire PIC » "*PIC Circular*"
« Circulaire PIC » Document publié par le Secrétariat de Rotterdam et contenant notamment une compilation des réponses des Parties à la Convention de Rotterdam, remises en application de l'article 10 de la Convention de Rotterdam, quant à l'importation des substances ainsi que la liste des substances soumises à la procédure de consentement préalable.

« Convention de Rotterdam » "*Rotterdam Convention*"
« Convention de Rotterdam » La Convention de Rotterdam sur la procédure de consentement préalable en connaissance de cause applicable à certains produits chimiques et pesticides dangereux qui font l'objet d'un commerce international, avec ses modifications successives.

« Convention de Stockholm » "*Stockholm Convention*"
« Convention de Stockholm » La Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants, avec ses modifications successives.

« Liste des substances d'exportation contrôlée » "*Export Control List*"
« Liste des substances d'exportation contrôlée » La Liste des substances d'exportation contrôlée figurant à l'annexe 3 de la Loi.

« Loi » "*Act*"
« Loi » La *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*.

« numéro d'enregistrement CAS » "*CAS registry number*"
« numéro d'enregistrement CAS » Le numéro d'identification attribué à une substance chimique par la Chemical Abstracts Service Division de l'American Chemical Society.

"Rotterdam Secretariat" « *Secrétariat de Rotterdam* »

"Rotterdam Secretariat" means the Secretariat for the Rotterdam Convention established under Article 19 of that Convention.

« Secrétariat de Rotterdam » Le Secrétariat de la Convention institué aux termes de l'article 19 de la Convention de Rotterdam.

"Stockholm Convention" « *Convention de Stockholm* »

"Stockholm Convention" means the Stockholm Convention on Persistent Organic Pollutants, as amended from time to time.

« Partie à la Convention de Stockholm » État ou organisation régionale d'intégration économique pour lequel la Convention de Stockholm est en vigueur.

"Stockholm Party" « *Partie à la Convention de Stockholm* »

"Stockholm Party" means a State or regional economic integration organization for which the Stockholm Convention is in force.

« Partie à la Convention de Rotterdam » État ou organisation régionale d'intégration économique pour lequel la Convention de Rotterdam est en vigueur.

"substance subject to the prior informed consent procedure" « *substance soumise à la procédure de consentement préalable* »

"substance subject to the prior informed consent procedure" means a substance specified in Annex III of the Rotterdam Convention that is destined for use in the category specified in that Annex.

« substance soumise à la procédure de consentement préalable » Substance figurant à l'Annexe III de la Convention de Rotterdam qui est destinée à la catégorie d'utilisation prévue à cette Annexe.

« produit antiparasitaire » Produit antiparasitaire au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi sur les produits antiparasitaires*.

« produit antiparasitaire » "*pesticide*"

« Partie à la Convention de Rotterdam » "*Rotterdam Party*"

« Partie à la Convention de Stockholm » "*Stockholm Party*"

« Secrétariat de Rotterdam » "*Rotterdam Secretariat*"

« substance soumise à la procédure de consentement préalable » "*substance subject to the prior informed consent procedure*"

PURPOSE

Purpose

2. The purpose of these Regulations is to establish regulatory conditions applicable to the export of substances specified in the Export Control List and to implement the Stockholm Convention and Rotterdam Convention in relation to the export of those substances.

OBJET

Objet

2. Le présent règlement a pour objet d'établir les conditions réglementaires applicables à l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée et de mettre en œuvre des dispositions de la Convention de Stockholm et de la Convention de Rotterdam relatives à l'exportation de ces substances.

BACKGROUND

Notice

3. (1) These Regulations set out the content of the notice of proposed export that is required under subsection 101(1) of the Act for substances specified in Schedule 3 to the Act, and the period within which and manner in which the notice must be provided.

Conditions of export

(2) These Regulations also set out

(*a*) for the purposes of subsection 101(3) of the Act, the conditions under which it is authorized to export a substance that is specified in Part 2 or 3 of Schedule 3 to the Act and that is also targeted by the Stockholm Convention; and

(*b*) for the purposes of subsections 101(2) and (3) of the Act, the conditions under which it is authorized to export a substance that is specified in Schedule 3 to the Act to a Rotterdam Party, including permit, liability insurance and labelling requirements.

CONTEXTE

Préavis

3. (1) Le présent règlement prévoit la forme, le contenu et le délai de présentation du préavis d'exportation exigé par le paragraphe 101(1) de la Loi pour l'exportation des substances visées à l'annexe 3 de la Loi.

Conditions d'exportation

(2) Il établit également :

a) pour l'application du paragraphe 101(3) de la Loi, les conditions applicables aux exportations de substances visées aux parties 2 et 3 de l'annexe 3 de la Loi qui sont aussi visées par la Convention de Stockholm;

b) pour l'application des paragraphes 101(2) et (3) de la Loi, les conditions réglementaires applicables aux exportations de substances visées à l'annexe 3 de la Loi à destination d'une Partie à la Convention de Rotterdam, notamment la nécessité de détenir un permis et de se conformer à des exigences en matière d'assurance-responsabilité et d'étiquetage.

APPLICATION

Application

4. These Regulations apply to the export of substances specified in the Export Control List.

CHAMP D'APPLICATION

Application

4. Le présent règlement s'applique à l'exportation des substances inscrites à la Liste des substances d'exportation contrôlée.

NOTICE OF PROPOSED EXPORT

Thirty days

5. (1) The notice of proposed export required under subsection 101(1) of the Act must be provided to the Minister by the person proposing the export of a substance at least 30 days before the export.

Effective date

(2) The notice is considered to be provided to the Minister

(*a*) on the day on which it is delivered, if it is delivered personally;

(*b*) on the day on which it is postmarked, if it is sent by mail; or

(*c*) on the date that is indicated by the sending apparatus, if it is sent by electronic mail or by facsimile.

Content of notice

(3) The notice of proposed export must

(*a*) provide the information set out in Schedule 1; and

(*b*) be accompanied by a certification, dated and signed by the person proposing the export, or by their duly authorized representative, stating that the information provided in the notice is accurate and complete.

Electronic or paper submission

(4) The notice of proposed export and the certification may be submitted either in writing or in an electronic format that is compatible with the one that is used by the Minister and the documents must bear the signature of the person proposing the export or their duly authorized representative.

Notification of changes

(5) The exporter must notify the Minister in writing of any change to the information provided in a notice of proposed export within 30 days after learning of it.

CONDITIONS RELATIVE TO THE STOCKHOLM CONVENTION

Persistent organic pollutant

6. (1) In this section, "persistent organic pollutant" means a substance listed in Annex A or B of the Stockholm Convention.

POP specified in Part 2 or 3 of Schedule 3 to the Act

(2) A person that has provided the Minister with a notice of proposed export under subsection 101(1) of the Act may export a persistent organic pollutant that is specified in Part 2 or 3 of the Export Control List under the following conditions, unless the export of that persistent organic pollutant is prohibited by any other regulation made under the Act:

(*a*) if a specific exemption or acceptable purpose is listed in Annex A or B of the Stockholm Convention for that persistent organic pollutant and the export is to a Stockholm Party,

(i) that Party has registered a specific exemption or acceptable purpose in the Register established under Article 4 of the Stockholm Convention and the export complies with the terms of that specific exemption or acceptable purpose,

(ii) in the case of a persistent organic pollutant added to the Stockholm Convention by an amendment that is not in force for that Party, an annual certification for the year in question regarding that Party that is in accordance with

PRÉAVIS D'EXPORTATION

Trente jours

5. (1) Le préavis d'exportation visé au paragraphe 101(1) de la Loi est donné, par la personne qui prévoit exporter une substance, au moins trente jours avant son exportation.

Date d'effet

(2) Le préavis est réputé avoir été donné :

a) le jour de sa livraison, s'il est remis en mains propres;

b) à la date du cachet postal, s'il est envoyé par la poste;

c) à la date indiquée par l'appareil de transmission, s'il est envoyé par courrier électronique ou par télécopieur.

Contenu

(3) Le préavis d'exportation :

a) comporte les renseignements prévus à l'annexe 1;

b) est accompagné d'une attestation, datée et signée par la personne qui prévoit exporter la substance ou son représentant dûment autorisé, portant que les renseignements contenus dans le préavis sont complets et exacts.

Support de présentation

(4) Le préavis d'exportation et l'attestation peuvent être présentés sur un support papier ou sur un support électronique compatible avec celui utilisé par le ministre et portent la signature de la personne qui prévoit exporter une substance ou de son représentant dûment autorisé.

Communication de changements

(5) L'exportateur communique au ministre tout changement aux renseignements fournis dans un préavis d'exportation dans les trente jours après en avoir pris connaissance.

CONDITIONS RELATIVES À LA CONVENTION DE STOCKHOLM

Polluant organique persistant

6. (1) Au présent article, « polluant organique persistant » s'entend de toute substance inscrite aux annexes A ou B de la Convention de Stockholm.

POP inscrit aux parties 2 ou 3 de l'annexe 3 de la Loi

(2) La personne qui a donné un préavis d'exportation en application du paragraphe 101(1) de la Loi peut exporter un polluant organique persistant inscrit aux parties 2 ou 3 de la Liste des substances d'exportation contrôlée dans l'un ou l'autre des cas ci-après, sauf si l'exportation du polluant est interdite aux termes d'un autre règlement pris en vertu de la Loi :

a) si une dérogation spécifique ou un but acceptable figurent aux annexes A ou B de la Convention de Stockholm, à l'égard de ce polluant, et si l'exportation se fait à destination d'une Partie à la Convention de Stockholm :

(i) la Partie a enregistré une dérogation spécifique ou un but acceptable dans le Registre établi en application de l'article 4 de la Convention et l'exportation est conforme à cette dérogation spécifique ou à ce but acceptable,

(ii) s'agissant d'un polluant organique persistant qui a été ajouté à la Convention de Stockholm au moyen d'un amendement non en vigueur pour cette Partie, le Canada a, conformément au point iii) de l'alinéa b) du

paragraph 2 (b) (iii) of Article 3 of the Stockholm Convention has been transmitted by Canada to the Secretariat established under that Convention, and the export complies with the terms of the specific exemption or acceptable purpose listed in those Annexes;

(*b*) if a specific exemption or acceptable purpose is listed in Annex A or B of the Stockholm Convention for that persistent organic pollutant and the export is to a State or regional economic integration organization that is not a party to the Stockholm Convention, an annual certification for the year in question regarding that State or organization that is in accordance with paragraph 2 (b) (iii) of Article 3 of the Stockholm Convention has been transmitted by Canada to the Secretariat established under that Convention, and the export complies with the terms of the specific exemption or acceptable purpose listed in those Annexes;

(*c*) the persistent organic pollutant is exported for the purposes of environmentally sound disposal in accordance with paragraph 1 (d) of Article 6 of the Stockholm Convention;

(*d*) if the persistent organic pollutant is exported for use in a laboratory for analysis, in scientific research, or as a laboratory analytical standard, the total quantity exported by the person does not exceed 10 kg per calendar year;

(*e*) the persistent organic pollutant is incidentally present in trace amounts in the product that is being exported; or

(*f*) the persistent organic pollutant is contained in a product

(i) that was manufactured on or before the coming into force, under the terms of Article 22 or 26 of the Stockholm Convention, for Canada of a provision of that Convention prohibiting, under Annex A, or restricting, under Annex B, the production or use of that persistent organic pollutant, and

(ii) in respect of which a notification has been provided by Canada in accordance with note (ii) to Annex A or B of the Stockholm Convention and the notification has been made publicly available in accordance with that note by the Secretariat established under the terms of that Convention.

Amendments to the Stockholm Convention

(3) Subsection (2) does not apply to a persistent organic pollutant added to the Stockholm Convention by an amendment that is not in force for Canada.

Non-application

(4) Subsection (2) does not apply to a persistent organic pollutant that is, or is contained in, a hazardous waste regulated by the *Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations*.

paragraphe 2 de l'article 3 de cette Convention, transmis au Secrétariat institué aux termes de celle-ci une certification annuelle pour l'année en cause à l'égard de cette Partie, et l'exportation est conforme à la dérogation spécifique ou au but acceptable en question;

b) si une dérogation spécifique ou un but acceptable figurent aux annexes A ou B de la Convention de Stockholm, à l'égard de ce polluant, et si l'exportation se fait à destination d'un État ou d'une organisation d'intégration économique régionale non Partie à la Convention de Stockholm, le Canada a, conformément au point iii) de l'alinéa b) du paragraphe 2 de l'article 3 de cette Convention, transmis au Secrétariat institué aux termes de celle-ci une certification annuelle pour l'année en cause à l'égard de l'État ou de l'organisation, et l'exportation est conforme à la dérogation spécifique ou au but acceptable en question;

c) le polluant organique persistant est exporté en vue d'une élimination écologiquement rationnelle conforme à l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention de Stockholm;

d) si le polluant organique persistant est destiné à être utilisé pour des analyses en laboratoire, pour la recherche scientifique ou en tant qu'étalon analytique de laboratoire, la quantité totale exportée par elle par année civile n'excède pas 10 kg;

e) le polluant organique persistant est présent fortuitement et en une quantité minime dans le produit exporté;

f) le polluant organique persistant est contenu dans un produit :

(i) fabriqué au plus tard à l'entrée en vigueur à l'égard du Canada, aux termes des articles 22 ou 26 de la Convention de Stockholm, d'une disposition de la Convention interdisant, aux termes de l'annexe A ou restreignant, aux termes de l'annexe B, sa production ou son utilisation,

(ii) qui a fait l'objet d'une notification par le Canada aux termes de la note ii) de l'annexe A ou B de la Convention de Stockholm qui a été mise à la disposition du public conformément à cette note, par le Secrétariat institué aux termes de la Convention.

Amendements à la Convention de Stockholm

(3) Le paragraphe (2) ne s'applique pas à un polluant organique persistant ajouté à la Convention de Stockholm au moyen d'un amendement qui n'est pas en vigueur pour le Canada.

Non-application

(4) Le paragraphe (2) ne s'applique pas au polluant organique persistant qui est un déchet dangereux régi par le *Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses*, ou qui est contenu dans un tel déchet.

CONDITIONS RELATIVE TO THE ROTTERDAM CONVENTION

GENERAL PROVISIONS

Application

7. (1) Sections 8 to 22 set out the additional conditions applicable to the export of a substance specified in the Export Control List if that export is to a Rotterdam Party.

Non-application

(2) Sections 8 to 22 do not apply to a substance that

(*a*) is contained in a manufactured item that during manufacture is formed into a specific physical shape or design and has for its final use a function or functions wholly or partly dependent on its shape or design;

(*b*) is, or is contained in, a hazardous waste regulated by the *Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations*;

(*c*) is, or is contained in, a controlled substance as defined in subsection 2(1) of the *Controlled Drugs and Substances Act*;

(*d*) is, or is contained in, a nuclear substance as defined in section 2 of the *Nuclear Safety and Control Act*;

(*e*) is, or is contained in, a chemical weapon as defined by the Convention on the Prohibition of the Development, Production, Stockpiling and Use of Chemical Weapons and on Their Destruction, signed at Paris, France, on January 13, 1993, as amended from time to time;

(*f*) is, or is contained in, a food or drug as defined in section 2 of the *Food and Drugs Act* or a food additive as defined in Part B of the *Food and Drug Regulations*;

(*g*) is contained in a product at a concentration of less than 0.1% by weight;

(*h*) is exported by or to an individual for that individual's personal use, if the total quantity exported by the exporter does not exceed 10 kg per calendar year; or

(*i*) is exported for use in a laboratory for analysis, in scientific research, or as a laboratory analytical standard, if the total quantity exported does not exceed 10 kg per exporter per calendar year.

EXPORTS NOT REQUIRING A PERMIT

Substances not subject to prior informed consent procedure

8. A person that has provided the Minister with a notice of proposed export under subsection 101(1) of the Act may export a substance — other than a substance specified in Part 1 or 3 of the Export Control List — that is specified in Annex III of the Rotterdam Convention, but that is destined for use

CONDITIONS RELATIVES À LA CONVENTION DE ROTTERDAM

DISPOSITIONS GÉNÉRALES

Application

7. (1) Les articles 8 à 22 prévoient les conditions additionnelles qui s'appliquent aux exportations de substances inscrites à la Liste des substances d'exportation contrôlée lorsque celles-ci sont destinées à une Partie à la Convention de Rotterdam.

Non-application

(2) Les articles 8 à 22 ne s'appliquent pas aux substances suivantes :

a) celle qui est contenue dans un article manufacturé doté d'une forme ou de caractéristiques matérielles précises pendant sa fabrication et qui a, pour son utilisation finale, une ou plusieurs fonctions dépendant en tout ou en partie de cette forme ou de ces caractéristiques;

b) celle qui est un déchet dangereux régi par le *Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses*, ou qui est contenue dans un tel déchet;

c) celle qui est une substance désignée, au sens du paragraphe 2(1) de la *Loi réglementant certaines drogues et autres substances*, ou qui est contenue dans une telle substance;

d) celle qui est une substance nucléaire, au sens de l'article 2 de la *Loi sur la sûreté et la réglementation nucléaires*, ou qui est contenue dans une telle substance;

e) celle qui est une arme chimique, au sens de la Convention sur l'interdiction de la mise au point, de la fabrication, du stockage et de l'emploi des armes chimiques et sur leur destruction, signée à Paris (France) le 13 janvier 1993, avec ses modifications successives, ou qui est contenue dans une telle arme;

f) celle qui est un aliment ou une drogue, au sens de l'article 2 de la *Loi sur les aliments et drogues*, ou qui est contenue dans un tel aliment ou drogue, ou celle qui est un additif alimentaire au sens de la partie B du *Règlement sur les aliments et drogues*;

g) celle qui est présente dans un produit en une concentration inférieure, en poids, à 0,1 %;

h) celle qui est destinée à l'usage personnel de la personne physique qui l'exporte ou à celui d'un tiers, pourvu que la quantité totale exportée par lui par année civile n'excède pas 10 kg;

i) celle qui est destinée à être utilisée pour des analyses en laboratoire, pour la recherche scientifique ou en tant qu'étalon analytique de laboratoire, pourvu que la quantité totale exportée par un exportateur par année civile n'excède pas 10 kg.

EXPORTATIONS SANS PERMIS

Substances non soumises à la procédure de consentement préalable

8. Toute personne qui a donné son préavis d'exportation en application du paragraphe 101(1) de la Loi peut exporter une substance inscrite à l'Annexe III de la Convention de Rotterdam — autre qu'une substance inscrite à la partie 1 ou 3 de la Liste des substances d'exportation contrôlée —,

in a category other than the category specified for that substance in that Annex, if

(*a*) that person is a resident of Canada or, in the case of a corporation, has a place of business in Canada; and

(*b*) that person meets the requirements of sections 20 to 22.

qui n'est pas destinée à être employée dans une catégorie prévue à cette Annexe, si les conditions suivantes sont réunies :

a) elle est un résident du Canada ou, s'il s'agit d'une personne morale, a un établissement au Canada;

b) elle se conforme aux exigences des articles 20 à 22.

Direction issued by Minister

9. If a person is required to export a substance specified in Part 1 of the Export Control List in compliance with a direction issued by the Minister under subparagraph 99(*b*)(iii) of the Act, that person must meet the requirements of sections 20 to 22 in addition to providing the notice of proposed export required under subsection 101(1) of the Act.

Ordre du ministre

9. La personne qui exporte une substance inscrite à la partie 1 de la Liste des substances d'exportation contrôlée en application d'un ordre donné par le ministre aux termes du sous-alinéa 99*b*)(iii) de la Loi doit, en plus de donner le préavis d'exportation requis en application du paragraphe 101(1) de la Loi, respecter les conditions prévues aux articles 20 à 22.

Exports Requiring a Permit

Exportations assujetties à un permis

Conditions of Export

Conditions d'exportation

Substances subject to prior informed consent procedure and other substances

10. (1) Subject to section 9, any person proposing to export any of the following substances must hold an export permit:

(*a*) a substance that is specified in Part 2 of the Export Control List and Annex III of the Rotterdam Convention and that is destined for use in the category specified for that substance in that Annex; or

(*b*) a substance that is specified in Part 1 or 3 of the Export Control List whether or not it is specified in Annex III of the Rotterdam Convention.

Substances soumises à la procédure de consentement préalable et autres substances

10. (1) Sous réserve de l'article 9, doit être titulaire d'un permis d'exportation toute personne qui entend exporter l'une ou l'autre des substances suivantes :

a) une substance inscrite à la partie 2 de la Liste des substances d'exportation contrôlée, qui figure à l'Annexe III de la Convention de Rotterdam et qui est destinée à être employée dans une catégorie prévue à cette Annexe;

b) une substance inscrite aux parties 1 ou 3 de la Liste des substances d'exportation contrôlée, figurant ou non à l'Annexe III de la Convention de Rotterdam.

Additional conditions

(2) Any person referred to in subsection (1) that has provided the Minister with a notice of proposed export under subsection 101(1) of the Act must

(*a*) be a resident of Canada or, in the case of a corporation, have a place of business in Canada;

(*b*) meet the requirements of sections 20 to 22; and

(*c*) include a copy of the export permit with each shipment of the substance.

Conditions supplémentaires

(2) Toute personne visée au paragraphe (1) qui a donné son préavis d'exportation en application du paragraphe 101(1) de la Loi est tenue de se conformer aux conditions suivantes :

a) être un résident du Canada ou, s'il s'agit d'une personne morale, avoir un établissement au Canada;

b) respecter les exigences des articles 20 à 22;

c) joindre à chaque envoi une copie du permis d'exportation.

Permit Application

Demande de permis d'exportation

Permit application

11. (1) The application for an export permit must be submitted to the Minister before the export takes place.

Modalités de présentation

11. (1) La demande de permis d'exportation est présentée au ministre avant l'exportation d'une substance.

Content of application

(2) The application must include the information listed in Schedule 2 and be accompanied by

(*a*) a written undertaking dated and signed by the exporter, or by their duly authorized representative, stating that the exporter assumes responsibility for the removal of the substance from the country of destination and any related costs, including the transportation, care, control and storage of the substance, in the event that the exporter exports the substance in contravention of any conditions set out in the export permit or if the export takes place after the export permit has expired or been cancelled;

Contenu

(2) La demande comporte les renseignements prévus à l'annexe 2 et est accompagnée des documents suivants :

a) une déclaration, datée et signée par l'exportateur ou son représentant dûment autorisé, portant que l'exportateur s'engage à assumer toute responsabilité à l'égard de l'enlèvement de la substance du territoire du pays de destination, notamment le transport, la garde et le stockage, ainsi que les frais connexes si l'exportation n'est pas effectuée conformément aux conditions énoncées dans le permis ou si elle a lieu après l'annulation ou l'expiration de celui-ci;

(*b*) in the case referred to in subparagraph 12(1)(*c*)(iii), documentation confirming that the substance has been used in or imported into the country of destination in the last 10 years; and

(*c*) in the case referred to in subparagraph 12(1)(*c*)(iv), the written consent of the designated national authority of the country of destination to the import of the substance.

b) dans le cas prévu au sous-alinéa 12(1)*c*)(iii), les documents établissant que la substance a été utilisée ou importée dans le pays de destination au cours des dix dernières années;

c) dans le cas prévu au sous-alinéa 12(1)*c*)(iv), le consentement écrit de l'autorité nationale désignée du pays de destination à l'égard de l'importation de la substance.

Certification

(3) The application must be accompanied by a certification dated and signed by the exporter, or by their duly authorized representative, stating that the information provided in the application is accurate and complete.

(3) La demande est accompagnée d'une attestation, datée et signée par l'exportateur ou son représentant dûment autorisé, portant que les renseignements contenus dans la demande sont complets et exacts.

Attestation

Electronic or paper submission

(4) The application, the documents referred to in paragraphs (2)(*a*) to (*c*) and the certification may be submitted either in writing or in an electronic format that is compatible with the one that is used by the Minister.

(4) La demande, les documents visés aux alinéas (2)*a*) à *c*) et l'attestation peuvent être présentés sur un support papier ou sur un support électronique compatible avec celui utilisé par le ministre.

Support de présentation

Signature

(5) The application, the written undertaking referred to in paragraph (2)(*a*) and the certification must bear the signature of the exporter or their duly authorized representative.

(5) La demande, la déclaration visée à l'alinéa (2)*a*) et l'attestation portent la signature de l'exportateur ou de son représentant autorisé.

Signature

Combined notice and permit application

(6) If the notice of proposed export and the application for an export permit in relation to a particular substance are provided to the Minister at the same time, the exporter does not need to provide the information referred to in items 1, 2 and 4 to 8 of Schedule 2 if that information is provided in the notice.

(6) La demande de permis d'exportation peut être combinée avec le préavis d'exportation si les deux sont présentés au même moment. Dans ce cas, la demande n'a pas à comporter les renseignements mentionnés aux articles 1, 2 et 4 à 8 de l'annexe 2, s'ils sont déjà fournis dans le préavis.

Préavis et demande de permis combinés

Issuance of Export Permits

Délivrance des permis d'exportation

Substances subject to prior informed consent procedure

12. (1) Subject to section 16, in the case of an export of a substance subject to the prior informed consent procedure that is specified in Part 1 of the Export Control List and destined for destruction or that is specified in Part 2 of that List, the Minister must issue an export permit if

(*a*) the permit application is received before the Rotterdam Secretariat has first informed the Rotterdam Parties through the PIC Circular of the country of destination's response with respect to the import of the substance or of its failure to transmit that response;

(*b*) the permit application is received after the Rotterdam Secretariat has first informed the Rotterdam Parties through the PIC Circular that the country of destination has given consent to the import of the substance; or

(*c*) the permit application is received after the Rotterdam Secretariat has first informed the Rotterdam Parties through the PIC Circular that the country of destination has failed to transmit a response with respect to the import of the substance and

(i) the permit application is received before the end of the six-month period that begins on the date of publication of that PIC Circular,

(ii) the permit application is received after the end of the 18-month period that begins on the date of publication of that PIC Circular,

(iii) no regulatory action has been taken by the country of destination to prohibit the use of the

12. (1) Sous réserve de l'article 16, dans le cas de l'exportation d'une substance soumise à la procédure de consentement préalable qui est inscrite à la partie 1 de la Liste des substances d'exportation contrôlée et exportée en vue de sa destruction ou qui est inscrite à la partie 2 de cette liste, le ministre délivre un permis d'exportation si, selon le cas :

a) la demande de permis est reçue avant que le Secrétariat de Rotterdam n'ait, par le truchement de la Circulaire PIC, informé pour la première fois les Parties à la Convention de Rotterdam de la réponse du pays de destination, quant à l'importation de la substance, ou de son défaut de communiquer cette réponse;

b) la demande de permis est reçue après que le Secrétariat de Rotterdam ait, par le truchement de la Circulaire PIC, informé pour la première fois les Parties à la Convention de Rotterdam du consentement du pays de destination quant à l'importation de la substance;

c) la demande de permis est reçue après que le Secrétariat de Rotterdam ait, par le truchement de la Circulaire PIC, informé pour la première fois les Parties à la Convention de Rotterdam du défaut du pays de destination de communiquer une réponse quant à l'importation de la substance, et que l'une ou l'autre des conditions suivantes est remplie :

(i) la demande est reçue avant la date d'expiration de la période de six mois débutant à la date de publication de cette circulaire,

Substances soumises à la procédure de consentement préalable

substance and the substance has been used in or imported into the country of destination in the last 10 years, or

(iv) the designated national authority of the country of destination has given written consent to the import of the substance.

(ii) la demande est reçue après la date d'expiration de la période de dix-huit mois débutant à la date de publication de cette circulaire,

(iii) aucune mesure réglementaire n'a été prise par le pays de destination pour interdire l'utilisation de la substance et celle-ci y a été utilisée ou importée au cours des dix dernières années,

(iv) l'autorité nationale désignée du pays de destination a donné son consentement écrit à l'importation de la substance.

Conditions of import

(2) An export permit issued under subsection (1) must specify the conditions of import imposed by the country of destination as set out in the PIC Circular or as may be specified in the designated national authority's written consent, if applicable.

(2) Le permis d'exportation délivré aux termes du paragraphe (1) énonce les conditions d'importation imposées par le pays de destination qui figurent dans la Circulaire PIC ou celles prévues dans le consentement écrit de l'autorité nationale désignée, le cas échéant.

Conditions d'importation

Other substances — Part 1 of Export Control List

13. Subject to section 16, in the case of an export for destruction of a substance — other than a substance subject to the prior informed consent procedure — specified in Part 1 of the Export Control List, the Minister must issue an export permit on receipt of the permit application.

13. Sous réserve de l'article 16, dans le cas de l'exportation, en vue de sa destruction, d'une substance — autre qu'une substance soumise à la procédure de consentement préalable — inscrite à la partie 1 de la Liste des substances d'exportation contrôlée, le ministre délivre un permis d'exportation dès réception d'une demande de permis à cette fin.

Autres substances — partie 1 de la Liste des substances d'exportation contrôlée

Other substances — Part 3 of Export Control List

14. Subject to section 16, the Minister must issue an export permit for the export of a substance specified in Part 3 of the Export Control List on receipt of the permit application.

14. Sous réserve de l'article 16, le ministre délivre un permis d'exportation d'une substance inscrite à la partie 3 de la Liste des substances d'exportation contrôlée dès réception d'une demande de permis à cette fin.

Autres substances — partie 3 de la Liste des substances d'exportation contrôlée

Expiry of permit

15. An export permit expires at the end of the calendar year for which it is issued.

15. Le permis d'exportation expire à la fin de l'année civile pour laquelle il est délivré.

Durée de validité du permis

Refusal to Issue Permit

Refus de délivrer un permis

Reasonable grounds

16. The Minister must refuse to issue an export permit if the Minister believes on reasonable grounds that

(*a*) the exporter is not able to export the substance in compliance with the Act, these Regulations or the conditions imposed by the country of destination;

(*b*) the export would contravene the Act, any regulations made under the Act or any other measure taken under the Act; or

(*c*) the exporter provided false or misleading information in the notice of proposed export, in the permit application or in any document provided under paragraph 11(2)(*b*) or (*c*).

16. Le ministre refuse de délivrer le permis d'exportation s'il a des motifs raisonnables de croire que, selon le cas :

a) l'exportateur n'est pas en mesure d'exporter la substance conformément à la Loi, au présent règlement ou aux conditions imposées par le pays de destination;

b) l'exportation contreviendrait à la Loi ou à ses règlements ou à d'autres mesures d'application de la Loi;

c) l'exportateur a fourni des renseignements faux ou trompeurs dans le préavis d'exportation, la demande de permis ou les documents visés aux alinéas 11(2)*b*) ou *c*).

Motifs raisonnables

Cancellation, Amendment or Suspension of Permit

Annulation, modification et suspension de permis

Consent for import not provided

17. (1) If the Rotterdam Secretariat advises the Rotterdam Parties through the PIC Circular that a country of destination does not consent to the import of a substance for which an export permit has been issued, the Minister must cancel the permit and the cancellation takes effect on the day that is six months after the date of publication of that PIC Circular.

17. (1) Si le Secrétariat de Rotterdam informe les Parties à la Convention de Rotterdam par le truchement de la Circulaire PIC qu'un pays de destination ne consent pas à l'importation d'une substance pour laquelle un permis d'exportation a déjà été délivré, le ministre annule le permis; l'annulation prend effet six mois après la date de publication de cette circulaire.

Consentement à l'importation non accordé

Revocation of consent

(2) If a designated national authority advises the Minister that it revokes its written consent to the

(2) Si une autorité nationale désignée informe le ministre qu'elle révoque son consentement écrit à

Consentement révoqué

import of a substance for which an export permit has been issued, the Minister must cancel the permit and the cancellation takes effect on the day that is 30 days after the day on which the Minister is advised of the revocation.

l'importation d'une substance pour laquelle un permis d'exportation a déjà été délivré, celui-ci annule le permis; l'annulation prend effet trente jours après que le ministre a été informé de la révocation.

Failure to transmit response

(3) If the Rotterdam Secretariat advises the Rotterdam Parties for the first time through the PIC Circular that a country of destination has failed to transmit a response with respect to the import of a substance for which an export permit has been issued under paragraph 12(1)(*a*) or subparagraph 12(1)(*c*)(i), the Minister must cancel the permit and the cancellation takes effect on the day that is six months after the date of publication of that PIC Circular.

(3) Si le Secrétariat de Rotterdam informe pour la première fois les Parties à la Convention de Rotterdam, par le truchement de la Circulaire PIC, qu'un pays de destination a fait défaut de communiquer une réponse quant à l'importation d'une substance pour laquelle un permis d'exportation a déjà été délivré aux termes de l'alinéa 12(1)*a*) ou du sous-alinéa 12(1)*c*)(i), le ministre annule le permis; l'annulation prend effet six mois après la date de publication de cette circulaire.

Réponse non communiquée

Modification of conditions of import — PIC Circular

(4) If the Rotterdam Secretariat advises the Rotterdam Parties through the PIC Circular that a country of destination has modified the conditions of import of a substance for which an export permit has been issued, the Minister must amend the permit in accordance with the new conditions and the amendment takes effect on the day that is six months after the date of publication of that PIC Circular.

(4) Si le Secrétariat de Rotterdam informe les Parties à la Convention de Rotterdam par le truchement de la Circulaire PIC qu'un pays de destination a modifié les conditions d'importation d'une substance pour laquelle un permis d'exportation a déjà été délivré, le ministre modifie le permis selon les nouvelles conditions; la modification prend effet six mois après la date de publication de cette circulaire.

Modification des conditions d'importation — circulaire PIC

Modification of conditions of import — designated national authority

(5) If a designated national authority advises the Minister that it has modified the conditions of import of a substance for which an export permit has been issued, the Minister must amend the permit in accordance with the new conditions and the amendment takes effect 30 days after the day on which the Minister is advised of the modifications.

(5) Si une autorité nationale désignée informe le ministre qu'elle a modifié les conditions d'importation d'une substance pour laquelle un permis d'exportation a déjà été délivré, celui-ci modifie le permis selon les nouvelles conditions; la modification prend effet trente jours après que le ministre a été informé des modifications.

Modification des conditions d'importation — autorité nationale

Obligations of Minister

(6) The Minister may cancel or amend an export permit under this section only if a notice giving reasons for the amendment or cancellation has been sent to the exporter by mail, electronic mail or facsimile.

(6) Le ministre ne peut annuler ou modifier le permis d'exportation aux termes du présent article sans avoir fait parvenir à l'exportateur par la poste, par courrier électronique ou par télécopieur, un avis motivé de l'annulation ou de la modification.

Obligation du ministre

Reasonable grounds

18. (1) The Minister must cancel an export permit if the Minister believes on reasonable grounds that

(*a*) the exporter is not able to export the substance in compliance with the Act, these Regulations or the conditions set out in the export permit;

(*b*) the export contravenes the Act, any regulations made under the Act or any other measure taken under the Act;

(*c*) the exporter failed to comply with a condition set out in the export permit;

(*d*) the exporter failed to comply with the undertaking provided under paragraph 11(2)(*a*); or

(*e*) the exporter provided false or misleading information in the notice of proposed export or in any document provided under paragraph 11(2)(*b*) or (*c*).

18. (1) Le ministre annule le permis d'exportation s'il a des motifs raisonnables de croire que, selon le cas :

a) l'exportateur n'est pas en mesure d'exporter la substance conformément à la Loi, au présent règlement ou aux conditions énoncées dans le permis;

b) l'exportation contrevient à la Loi ou à ses règlements ou à d'autres mesures d'application de la Loi;

c) l'exportateur n'a pas respecté l'une des conditions énoncées dans le permis;

d) l'exportateur n'a pas respecté l'engagement qu'il a donné en application de l'alinéa 11(2)*a*);

e) l'exportateur a fourni des renseignements faux ou trompeurs dans le préavis d'exportation ou dans les documents visés aux alinéas 11(2)*b*) ou *c*).

Motifs raisonnables

Notice of proposed cancellation

(2) The Minister must, before cancelling an export permit under this section, notify the exporter of the proposed cancellation by mail, electronic mail or facsimile.

(2) Le ministre ne peut annuler le permis d'exportation aux termes du présent article sans avoir fait parvenir à l'exportateur par la poste, par courrier électronique ou par télécopieur, un avis quant à l'annulation projetée.

Avis d'annulation proposée

Content of notice

(3) The notice of proposed cancellation must

(*a*) indicate the reasons for the proposed cancellation;

(3) L'avis d'annulation :

a) invoque les motifs de l'annulation projetée;

b) informe l'exportateur de la suspension provisoire du permis;

Contenu de l'avis d'annulation

(*b*) inform the exporter of the interim suspension of the permit; and

(*c*) inform the exporter that it may make written representations concerning the proposed cancellation.

c) informe l'exportateur de la possibilité pour ce dernier de formuler des observations écrites.

Interim suspension of permit

(4) The export permit is suspended for the period beginning on the day on which the notice of the proposed cancellation is received and ending on the day on which the Minister makes a decision respecting the proposed cancellation.

(4) Le permis d'exportation est suspendu à compter de la date de réception de l'avis d'annulation par l'exportateur jusqu'à la date de la prise de décision du ministre quant à l'annulation.

Suspension provisoire

Written representations

(5) The exporter may, within 15 days after the day on which the notice is received, make written representations concerning the proposed cancellation.

(5) L'exportateur peut, dans les quinze jours suivant la réception de l'avis, formuler des observations écrites sur l'annulation projetée.

Observations écrites

Date of receipt

(6) The notice of proposed cancellation is considered to have been received by the exporter

(*a*) on the day on which it is delivered, if it is delivered personally;

(*b*) on the 10th day after the day on which it is postmarked, if it is sent by mail; or

(*c*) on the date that is indicated by the sending apparatus, if it is sent by electronic mail or by facsimile.

(6) L'avis d'annulation est réputé reçu par l'exportateur :

a) le jour de sa livraison, s'il est remis en mains propres;

b) le dixième jour suivant la date indiquée par le cachet postal, s'il est envoyé par la poste;

c) à la date indiquée par l'appareil de transmission, s'il est envoyé par courrier électronique ou par télécopieur.

Date de réception

Retention of Records

Conservation de documents

Period of retention

19. An exporter must keep at the exporter's principal place of business in Canada, for a period of five years after the end of the calendar year for which the export permit is issued,

(*a*) the export permit;

(*b*) a copy of the application for the export permit and the documents required under subsections 11(2) and (3) if the originals were submitted to the Minister or, if copies were submitted to the Minister, the original of the application and documents;

(*c*) for each export of a substance, proof of liability insurance coverage as required under section 20;

(*d*) for each export of a substance, a copy of the label referred to in section 21 and the safety data sheet referred to in section 22; and

(*e*) any shipping documents or any other documents that substantiate the date of the export and the exact quantity of the substance that was exported.

19. L'exportateur conserve à son principal établissement au Canada, pendant une période de cinq ans suivant la fin de l'année civile pour laquelle le permis d'exportation est délivré, les documents ci-après relatifs aux exportations effectuées aux termes du permis :

a) le permis d'exportation;

b) une copie de la demande de permis d'exportation et des documents visés aux paragraphes 11(2) et (3) qui étaient joints à la demande, dans le cas où les originaux ont été présentés et, dans le cas contraire, l'exemplaire original de la demande et des documents;

c) la preuve d'assurance-responsabilité visée à l'article 20 pour chaque exportation de la substance;

d) pour chaque exportation, une copie de l'étiquette prévue à l'article 21 et de la fiche signalétique prévue à l'article 22;

e) le document d'expédition ou tout autre document indiquant la date de l'exportation et la quantité exacte de la substance qui a été exportée.

Durée de conservation

LIABILITY INSURANCE

ASSURANCE-RESPONSABILITÉ

Amount

20. The exporter must have liability insurance in an amount of not less than $5,000,000 for each export in respect of

(*a*) any damages arising from the export for which the exporter could become liable; and

(*b*) any costs that could be imposed on the exporter under the applicable laws for cleaning up the environment as a result of the substance being released into the environment during export.

20. L'exportateur est tenu de détenir, pour chaque exportation, une assurance-responsabilité pour une somme d'au moins 5 000 000 $ couvrant :

a) d'une part, les dommages susceptibles de survenir pendant l'exportation et dont il pourrait être tenu responsable;

b) d'autre part, les frais qui pourraient être imposés, aux termes des lois applicables, pour le nettoyage en cas de rejet de la substance dans l'environnement lors de l'exportation.

Montant

LABELLING

ÉTIQUETAGE

Information to appear on label

21. (1) An exporter must affix to any container in which a substance is exported a label that includes

21. (1) L'exportateur appose sur le contenant dans lequel la substance est exportée une étiquette

Renseignements figurant sur

the following information in either or both official languages and, as far as practicable, at least one of the official languages of the country of destination:

(*a*) the name of the substance as it appears on the Export Control List and the commodity code of the substance as it is identified in the Harmonized Commodity Description and Coding System;

(*b*) a description of the hazards to the environment or human health that can arise from the nature of the substance or, if applicable, the product that contains it; and

(*c*) the precautionary measures to be followed when handling, using or being exposed to the substance or, if applicable, the product that contains it, and the first aid measures to be administered in case of exposure.

Bulk shipment

(2) In the case of a bulk shipment, the exporter must either affix a label in accordance with subsection (1) or include with each shipment a label or a document that contains the information required to be included on the label.

Definition of "bulk shipment"

(3) For the purposes of subsection (2), "bulk shipment" means the shipment of a substance without any packaging or containment other than containment in

(*a*) a vessel having a water capacity of more than 454 L;

(*b*) a freight container or a portable tank;

(*c*) a road vehicle or a railway vehicle; or

(*d*) the hold of a ship.

MATERIAL SAFETY DATA SHEET

Information required

22. The exporter must include with each export of the substance, in either or both official languages and, as far as practicable, at least one of the official languages of the country of destination, a material safety data sheet as defined in subsection 11(1) of the *Hazardous Products Act* in respect of the substance or, if applicable, the product that contains it.

REPEALS

23. The *Export Control List Notification Regulations*[1] are repealed.

24. The *Export of Substances Under the Rotterdam Convention Regulations*[2] are repealed.

COMING INTO FORCE

Registration

25. These Regulations come into force on the day on which they are registered.

[1] SOR/2000-108
[2] SOR/2002-317

l'étiquette

comportant les renseignements ci-après dans l'une ou l'autre des langues officielles, ou les deux, et, dans la mesure du possible, dans au moins une des langues officielles du pays de destination :

a) le nom de la substance tel qu'il est inscrit sur la Liste des substances d'exportation contrôlée et son numéro de code selon le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises;

b) un énoncé du danger pour l'environnement ou pour la santé humaine que présente la substance ou, le cas échéant, le produit qui la contient;

c) les précautions à prendre pendant la manutention ou l'utilisation de la substance ou, le cas échéant, du produit qui la contient ou de l'exposition à la substance ou au produit, et, s'il y a lieu, les premiers soins à administrer en cas d'exposition.

Envoi en vrac

(2) Dans le cas d'un envoi en vrac, l'exportateur soit appose l'étiquette conformément au paragraphe (1), soit joint à chaque envoi l'étiquette ou un document contenant les renseignements qu'elle doit comporter.

« Envoi en vrac » — définition

(3) Pour l'application du paragraphe (2), « envoi en vrac » s'entend de l'envoi de la substance sans conditionnement, avec pour seul moyen de confinement l'un des moyens suivants :

a) un récipient ayant une capacité en eau de plus de 454 l;

b) un conteneur de fret ou une citerne mobile;

c) un véhicule routier ou un véhicule ferroviaire;

d) la cale d'un navire.

FICHE SIGNALÉTIQUE

Renseignements exigés

22. L'exportateur est tenu de joindre à chaque envoi une fiche signalétique au sens du paragraphe 11(1) de la *Loi sur les produits dangereux*, pour la substance ou, le cas échéant, pour le produit qui la contient, dans l'une ou l'autre des langues officielles, ou les deux, et, dans la mesure du possible, dans au moins une des langues officielles du pays de destination.

ABROGATIONS

23. Le *Règlement sur le préavis d'exportation (substances d'exportation contrôlée)*[1] est abrogé.

24. Le *Règlement sur l'exportation de substances aux termes de la Convention de Rotterdam*[2] est abrogé.

ENTRÉE EN VIGUEUR

Enregistrement

25. Le présent règlement entre en vigueur le jour de son enregistrement.

[1] DORS/2000-108
[2] DORS/2002-317

SCHEDULE 1
(Subsection 5(3))

INFORMATION TO BE PROVIDED IN NOTICE OF PROPOSED EXPORT

1. The name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, fax number and email address, in Canada, of the person proposing to export a substance.

2. The name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, fax number and email address of the duly authorized representative, if applicable.

3. For each substance exported, by country of destination,

(*a*) the name of the substance as it appears on the Export Control List;

(*b*) the country of destination;

(*c*) the expected date or dates of export;

(*d*) the estimated quantity of the substance to be exported;

(*e*) an indication

(i) that the export is for the purpose of destroying the substance, or

(ii) that the substance is intended for either industrial, pesticidal or another use;

(*f*) an indication of whether the substance is exported under the *Export and Import of Hazardous Waste and Hazardous Recyclable Material Regulations*, if applicable; and

(*g*) in the case of a substance listed in Annex A or B of the Stockholm Convention,

(i) an indication, if applicable, of the specific exemption or acceptable purpose applicable to the substance that is being exported,

(ii) an indication, if applicable, of whether the substance is exported for the purposes of environmentally sound disposal in accordance with paragraph 1 (d) of Article 6 of the Stockholm Convention,

(iii) an indication, if applicable, of whether the substance is exported for use in a laboratory for analysis, in scientific research, or as a laboratory analytical standard,

(iv) an indication, if applicable, of whether the substance is incidentally present in trace amounts in the product that is being exported, and

(v) an indication, if applicable, of whether the product containing the substance was manufactured on or before the coming into force for Canada of a provision of the Stockholm Convention prohibiting, under Annex A, or restricting, under Annex B, the production or use of that substance, as well as the date of manufacture of the product, if known.

ANNEXE 1
(paragraphe 5(3))

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR DANS LE PRÉAVIS D'EXPORTATION

1. Les nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique au Canada de la personne qui prévoit exporter une substance.

2. Les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du représentant dûment autorisé, s'il y a lieu.

3. Pour chaque substance exportée, par pays de destination :

a) le nom de la substance inscrite sur la Liste des substances d'exportation contrôlée;

b) le pays de destination;

c) les dates d'exportation prévues;

d) la quantité approximative de substance qu'il est prévu d'exporter;

e) une mention portant que la substance est exportée :

(i) soit en vue de sa destruction,

(ii) soit en vue de son utilisation à des fins industrielles, antiparasitaires ou autres;

f) s'il y a lieu, la mention portant qu'il s'agit d'une substance exportée aux termes du *Règlement sur l'exportation et l'importation de déchets dangereux et de matières recyclables dangereuses*;

g) s'il s'agit d'une substance inscrite à l'annexe A ou B de la Convention de Stockholm :

(i) la dérogation spécifique applicable à l'exportation ou le but acceptable mentionné pour celle-ci, le cas échéant,

(ii) une indication précisant, le cas échéant, si la substance est exportée en vue d'une élimination écologiquement rationnelle conforme à l'alinéa d) du paragraphe 1 de l'article 6 de la Convention de Stockholm,

(iii) une indication précisant, le cas échéant, si la substance est destinée à être utilisée pour des analyses en laboratoire, pour la recherche scientifique ou en tant qu'étalon analytique de laboratoire,

(iv) une indication précisant, le cas échéant, si la substance est présente fortuitement et en une quantité minime,

(v) une indication précisant, le cas échéant, si le produit qui contient la substance a été fabriqué au plus tard à l'entrée en vigueur, à l'égard du Canada, d'une disposition de la Convention interdisant, aux termes de l'annexe A, ou restreignant, aux termes de l'annexe B, la production ou l'utilisation de la substance, ainsi que la date de fabrication du produit, si elle est connue.

SCHEDULE 2
(Subsection 11(2))

INFORMATION TO BE PROVIDED IN APPLICATION FOR EXPORT PERMIT

1. The name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, fax number and email address, in Canada, of the exporter.

ANNEXE 2
(paragraphe 11(2))

RENSEIGNEMENTS À FOURNIR DANS LA DEMANDE DE PERMIS D'EXPORTATION

1. Les nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique au Canada de l'exportateur de la substance.

2. The name, title, civic and postal addresses, telephone number and, if any, fax number and email address of the duly authorized representative, if applicable.

3. The name, civic and postal addresses, telephone number and, if any, fax number and email address of the importer.

4. The name of the substance as it appears on the Export Control List.

5. The expected date or dates of export.

6. The estimated quantity of the substance to be exported.

7. The country of destination.

8. An indication

(*a*) that the export is for the purpose of destroying the substance; or

(*b*) that the substance is intended for either industrial, pesticidal or another use.

9. The common name and trade name of the substance, if applicable.

10. The CAS registry number of the substance, if applicable.

11. The commodity code for the substance set out in the Harmonized Commodity Description and Coding System prepared by the World Customs Organization, as amended from time to time, if applicable.

12. If the substance is contained in a product,

(*a*) the name of the product; and

(*b*) the concentration of the substance in the product.

13. The following information respecting the export:

(*a*) the customs office through which it is expected to be exported from Canada, if known;

(*b*) the countries through which the substance will transit, if known; and

(*c*) the proposed number of exports for the calendar year, if applicable.

14. The material safety data sheet for the substance or, if applicable, for the product that contains the substance.

[32-1-o]

2. Les nom, titre, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique du représentant dûment autorisé, s'il y a lieu.

3. Les nom, adresses municipale et postale, numéro de téléphone et, le cas échéant, numéro de télécopieur et adresse électronique de l'importateur.

4. Le nom de la substance inscrite sur la Liste des substances d'exportation contrôlée.

5. Les dates d'exportation prévues.

6. La quantité approximative de substance qu'il est prévu d'exporter.

7. Le pays de destination.

8. Une mention portant que la substance est exportée :

a) soit en vue de sa destruction;

b) soit en vue de son utilisation à des fins industrielles, antiparasitaires ou autres.

9. Les appellations courante et commerciale de la substance, le cas échéant.

10. Le numéro d'enregistrement CAS, le cas échéant.

11. Le cas échéant, le code de la substance selon le Système harmonisé de désignation et de codification des marchandises établi par l'Organisation mondiale des douanes, avec ses modifications successives.

12. Si la substance est contenue dans un produit :

a) le nom du produit;

b) sa concentration dans le produit.

13. Les renseignements suivants concernant l'exportation prévue :

a) le bureau de douanes à partir duquel les substances quitteront le Canada, s'il est connu;

b) les pays par lesquels la substance transitera avant d'atteindre sa destination finale, s'ils sont connus;

c) le nombre prévu d'exportations pour l'année civile, le cas échéant.

14. La fiche signalétique de la substance ou, le cas échéant, du produit qui la contient.

[32-1-o]

Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999

Statutory authority

Canadian Environmental Protection Act, 1999

Sponsoring departments

Department of the Environment and Department of Health

REGULATORY IMPACT ANALYSIS STATEMENT

(*This statement is not part of the Order.*)

Issue and objectives

Canadians depend on chemical substances that are used in hundreds of goods, from medicines to computers, fabrics, and fuels. Unfortunately, some chemical substances can negatively affect our health and environment when released in a certain quantity or concentration in the environment. Scientific assessments of the impact of human and environmental exposure have determined that a number of these substances constitute or may constitute a danger to human health or to the environment as per the criteria set out under section 64 of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999* (CEPA 1999).

The objective of the proposed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999* (hereinafter referred to as the proposed Order) made under subsection 90(1) of CEPA 1999, is to add polychlorinated naphthalenes, which have the molecular formula $C_{10}H_{8-n}Cl_n$, in which n is greater than 1, to the List of Toxic Substances in Schedule 1 of CEPA 1999.

This addition enables the development of regulatory instruments for these substances under CEPA 1999. The Ministers may, however, choose to develop non-regulatory instruments to manage human health and environmental risks posed by these substances.

Description and rationale

Background

Approximately 23 000 substances (often referred to as "existing" substances) were reported to be in use in Canada between January 1, 1984, and December 31, 1986. These substances are found on the *Domestic Substances List* (DSL), but many of these have never been assessed as to whether they meet any of the toxicity criteria set out in section 64 of CEPA 1999. Section 73 of CEPA 1999 requires that substances on the DSL be "categorized" to determine which of them pose the greatest potential for exposure to the general population as well as those that are persistent or bioaccumulative and inherently toxic to human beings or non-human organisms. Pursuant to section 74 of CEPA 1999, substances that have met categorization criteria must undergo an assessment to determine whether they meet any of the criteria set out in section 64.

Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Fondement législatif

Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)

Ministères responsables

Ministère de l'Environnement et ministère de la Santé

RÉSUMÉ DE L'ÉTUDE D'IMPACT DE LA RÉGLEMENTATION

(*Ce résumé ne fait pas partie du Décret.*)

Question et objectifs

Les Canadiens dépendent des substances chimiques utilisées dans des centaines de produits, des médicaments aux ordinateurs, en passant par les tissus et les combustibles. Malheureusement, certaines substances chimiques peuvent avoir des effets nocifs sur l'environnement et la santé humaine si elles sont libérées dans l'environnement en certaines quantités ou à certaines concentrations. Des évaluations scientifiques sur l'impact de l'exposition des humains et de l'environnement à un certain nombre de ces substances ont déterminé que celles-ci constituent ou peuvent constituer un danger pour la santé humaine ou l'environnement selon les critères énoncés à l'article 64 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [LCPE (1999)].

L'objectif du décret proposé intitulé *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)* [ci-après nommé le décret proposé], réalisé en vertu du paragraphe 90(1) de la LCPE (1999), est d'ajouter les naphtalènes polychlorés, dont la formule moléculaire est $C_{10}H_{8-n}Cl_n$, où n est plus grand que 1, à la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la LCPE (1999).

Cet ajout permet d'élaborer des instruments réglementaires pour ces substances, dans le cadre de la LCPE (1999). Les ministres peuvent toutefois choisir de concevoir des instruments non réglementaires pour gérer les risques que présentent ces substances pour la santé humaine et l'environnement.

Description et justification

Contexte

On rapporte qu'environ 23 000 substances (souvent appelées substances « existantes ») ont été utilisées au Canada entre le 1er janvier 1984 et le 31 décembre 1986. Ces substances se retrouvent sur la *Liste intérieure*, mais bon nombre d'entre elles n'ont jamais fait l'objet d'une évaluation, à savoir si elles remplissent les critères de toxicité énoncés dans l'article 64 de la LCPE (1999). Conformément à l'article 73 de la Loi, toute substance figurant sur la *Liste intérieure* doit faire l'objet d'une « catégorisation » pour déterminer celles qui présentent le plus fort risque d'exposition pour la population générale et celles qui sont jugées persistantes ou bioaccumulables et intrinsèquement toxiques pour les humains et les organismes non humains. Conformément à l'article 74 de la LCPE (1999), les substances qui répondent aux critères de catégorisation doivent subir une évaluation afin de déterminer si elles satisfont à l'un ou à plusieurs des critères décrits à l'article 64.

The Minister of the Environment and the Minister of Health (the Ministers) completed the categorization exercise in September 2006. Of the approximately 23 000 substances on the DSL, 4 300 were identified as needing further attention.

"Naphthalene, chloro derivatives," Chemical Abstracts Service Registry Number[1] 70776-03-3, can be described as a variable chemical mixture that covers the chemical class of chlorinated naphthalenes. A risk assessment of chlorinated naphthalenes was conducted partially because they were identified as a high priority for assessment of ecological risk and were found to meet the categorization criteria for persistence, bioaccumulation potential and inherent toxicity to aquatic organisms. Additionally, chlorinated naphthalenes were assessed because their production and usage have been banned or restricted in various countries of the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), including Switzerland, Germany and Japan. As well, recent scientific studies[2] indicate the presence of chlorinated naphthalenes in the Arctic and Antarctica, suggesting that chlorinated naphthalenes are persistent in air and subject to long-range atmospheric transport. These substances were also recently added to the Protocol on Persistent Organic Pollutants (POPs) under the international Convention on Long-Range Transboundary Air Pollution (CLRTAP).

Information supporting the assessment was collected from stakeholders, through consultations and a voluntary industry survey and other available information such as the scientific literature.

Based on the information obtained, a screening assessment was conducted in order to assess whether these substances meet the ecological criteria set out in section 64 of CEPA 1999, that is to say, whether the substances are entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that

- have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity; or
- constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends.

When a substance is found to meet one or more of the criteria set out in section 64, a recommendation can be made that the substance be added to Schedule 1 of CEPA 1999.

Les ministres de l'Environnement et de la Santé (« les ministres ») ont complété le processus de catégorisation en septembre 2006. Parmi les quelque 23 000 substances retrouvées sur la *Liste intérieure*, environ 4 300 ont été identifiées comme méritant une attention plus poussée.

Les « naphtalènes, dérivés chloro », dont le numéro de registre du Chemical Abstracts Service[1] est 70776-03-3, peuvent être décrits comme un mélange chimique variable qui couvre le groupe chimique des naphtalènes chlorés. Les naphtalènes chlorés ont fait l'objet d'une évaluation de risque, notamment parce qu'ils ont été identifiés comme prioritaires afin de subir une évaluation du risque écologique et parce qu'ils satisfont aux critères de la catégorisation pour la persistance, le potentiel de bioaccumulation et la toxicité intrinsèque aux organismes aquatiques. Ils ont également été évalués parce que leur production et leur utilisation ont été bannies ou restreintes dans divers pays de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), dont la Suisse, l'Allemagne et le Japon. En outre, de récentes études scientifiques[2] signalent la présence de naphtalènes chlorés en Arctique et en Antarctique, ce qui porte à croire que ces substances sont persistantes dans l'air et sujettes à des transports atmosphériques de longue portée. De plus, les naphtalènes chlorés ont récemment été ajoutés au Protocole relatif aux polluants organiques persistants (POP) en vertu de la Convention sur la pollution atmosphérique transfrontière à longue distance.

L'information appuyant l'évaluation a été recueillie auprès des parties intéressées, au moyen de consultations, d'un sondage volontaire dans l'industrie et à partir d'autres renseignements existants comme la documentation scientifique.

Selon l'information recueillie, on a effectué une évaluation préalable afin d'établir si ces substances répondent aux critères écologiques énoncés dans l'article 64 de la LCPE (1999), c'est-à-dire pour vérifier si ces substances entrent ou peuvent entrer dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions qui peuvent :

- avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique;
- mettre en danger l'environnement essentiel pour la vie.

Lorsqu'il est établi qu'une substance satisfait à l'un ou à plusieurs des critères indiqués à l'article 64, on peut recommander qu'elle soit ajoutée à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

---

[1] The Chemical Abstracts Service (CAS) Registry Number is the property of the American Chemical Society and any use or redistribution, except as required in supporting regulatory requirements and/or for reports to the Government when the information and the reports are required by law or administrative policy, is not permitted without the prior, written permission of the American Chemical Society.

[2] Corsolini, S., Kannan, K., Imagawa, T., Focardi, S., and Giesy, J. P. 2002. "Polychloronaphthalenes and other dioxin-like compounds in Arctic and Antarctic marine food webs". *Environ Sci Technol.* 36: 3490–3496.

Harner, T., Kylin, H., Bidleman, T., Halsall, C., Strachan, W., Barrie, L., and Fellin, P. 1998. "Polychlorinated naphthalenes and coplanar polychlorinated biphenyls in Arctic air". *Environ Sci Technol.* 32: 3257–3265.

Helm, P., Bidleman, T., Sternand, G., and Koczanski, K. 2002. "Polychlorinated naphthalenes and coplanar polychlorinated biphenyls in beluga whale (*Delphinapterus leucas*) and ringed seal (*Phoca hispida*) from the eastern Canadian Arctic". *Environmental Pollution.* 119: 69–78.

Helm, P. A., Bidleman, T. F., Li, H. H., and Fellin, P. 2004. "Seasonal and spatial variation of polychlorinated naphthalenes and non-/mono-ortho-substituted polychlorinated biphenyls in arctic air". *Environ Sci Technol*. 38(21): 5514–5521.

Helm, P. A., and Bidleman, T. F. 2005. "Gas–particle partitioning of polychlorinated naphthalenes and non- and mono-ortho-substituted polychlorinated biphenyls in arctic air". *Science of the Total Environment.* 342(1): 161–173.

Lee, S. C., Harner, T., Pozo, K., Shoeib, M., Wania, F., Muir, D., Barrie, L., and Jones, K. 2007. "Polychlorinated Naphthalenes in the Global Atmospheric Passive Sampling (GAPS) Study". *Environ. Sci. Technol.* 41(8): 2680–2687.

---

[1] Le numéro de registre du Chemical Abstracts Service (CAS) est la propriété de l'American Chemical Society. Toute utilisation ou redistribution est interdite sans l'autorisation écrite préalable de l'American Chemical Society, sauf en réponse à des besoins législatifs et/ou aux fins des rapports destinés au gouvernement en vertu d'une loi ou d'une politique administrative.

[2] Corsolini, S., Kannan, K., Imagawa, T., Focardi, S., et Giesy, J. P. 2002. « Polychloronaphthalenes and other dioxin-like compounds in Arctic and Antarctic marine food webs ». *Environ. Sci. Technol*. vol. 36, p. 3490-3496.

Harner, T., Kylin, H., Bidleman, T., Halsall, C., Strachan, W., Barrie, L., et Fellin, P. 1998. « Polychlorinated naphthalenes and coplanar polychlorinated biphenyls in Arctic air ». *Environ. Sci. Technol.* vol. 32, p. 3257-3265.

Helm, P., Bidleman, T., Sternand, G., et Koczanski, K. 2002. « Polychlorinated naphthalenes and coplanar polychlorinated biphenyls in beluga whale (*Delphinapterus leucas*) and ringed seal (*Phoca hispida*) from the eastern Canadian Arctic ». *Environmental Pollution*. vol. 119, p. 69-78.

Helm, P. A., Bidleman, T. F., Li, H. H., et Fellin, P. 2004. « Seasonal and spatial variation of polychlorinated naphthalenes and non-/mono-ortho-substituted polychlorinated biphenyls in arctic air ». *Environ. Sci. Technol.* vol. 38, n° 21, p. 5514-5521.

Helm, P. A., et Bidleman, T. F. 2005. « Gas–particle partitioning of polychlorinated naphthalenes and non- and mono-ortho-substituted polychlorinated biphenyls in arctic air ». *Science of the Total Environment*. vol. 342, n° 1, p. 161-173.

Lee, S. C., Harner, T., Pozo, K., Shoeib, M., Wania, F., Muir, D., Barrie, L., et Jones, K. 2007. « Polychlorinated Naphthalenes in the Global Atmospheric Passive Sampling (GAPS) Study ». *Environ. Sci. Technol.* vol. 41, n° 8, p. 2680-2687.

The addition of substances to Schedule 1 of CEPA 1999 allows the Ministers under section 91 of CEPA 1999 to develop risk management instruments in order to meet their obligations under the Act (to propose a regulation or other regulatory instruments within two years and to finalize the instrument 18 months later). The Act enables the development of risk management instruments (such as regulations, guidelines or codes of practice) to protect the environment and human health. These instruments can be developed for any aspect of the substance's life cycle from the research and development stage through manufacture, use, storage, transport and ultimate disposal or recycling. A proposed risk management approach document, which provides an indication of where the Government will focus its risk management activities, has been prepared for polychlorinated naphthalenes.

The draft ecological screening assessment for chlorinated naphthalenes was published on the chemical substances Web site, and the statement recommending addition to Schedule 1 was published in the *Canada Gazette*, Part I, on July 18, 2009, for a 60-day public comment period (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/naphthalenes-eng.php).

The assessment summary, conclusions and an overview of the public comments received during the public comment period are presented below.

Substance description, assessment summary and conclusions

Chlorinated naphthalenes are characterized by two fused benzene rings with varying numbers of attached chlorine atoms. They are a group of 75 substances which are divided into eight groups based on the number of chlorine atoms, which vary from one to eight. The number and, to a lesser extent, the positions of the chlorine atoms within the chlorinated naphthalene molecule are the key determinants of the physical and chemical properties of the chlorinated naphthalenes congeners. Chlorinated naphthalenes with just a single chlorine atom are referred to as monochlorinated naphthalenes. "Polychlorinated naphthalenes" refers specifically to chlorinated naphthalenes with more than one chlorine atom (i.e. with two to eight chlorine atoms).

Beginning around 1910, chlorinated naphthalenes were produced commercially for a variety of uses such as chemical-resistant measurement fluids and instrument seals, heat exchange fluids, specialty solvents, for colour dispersions, as engine crankcase additives and as ingredients in motor tune-up compounds. The production of chlorinated naphthalenes in the United States of America ceased completely by 1980.[3] Chlorinated naphthalenes are not currently in commercial use in Canada, the United States and many other countries belonging to the Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD).

Although chlorinated naphthalenes are no longer in commercial use, they may be produced unintentionally as a by-product of various industrial processes involving chlorine, especially in the presence of heat. These processes include waste incineration, cement and magnesium production and the refining of metals. Other sources of chlorinated naphthalenes in the environment include products containing chlorinated naphthalenes that have

[3] International Programme on Chemical Safety (IPCS). 2001. Concise International Chemical Assessment Document (CICAD) No. 34, Chlorinated Naphthalenes. World Health Organization, Geneva.

L'inscription de substances à l'annexe 1 de la LCPE (1999) permet aux ministres, en vertu de l'article 91 de la LCPE (1999), d'élaborer des instruments de gestion des risques pour s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Loi (proposer un règlement ou d'autres instruments réglementaires dans les deux ans et finaliser l'instrument 18 mois plus tard). La Loi permet l'élaboration d'instruments de gestion des risques (comme des règlements, des directives ou des codes de pratique) afin de protéger l'environnement et la santé des humains. Ces instruments peuvent être élaborés en vue de contrôler tous les aspects du cycle de vie d'une substance, depuis la recherche et le développement jusqu'à l'élimination finale ou au recyclage, en passant par la fabrication, l'utilisation, le stockage et le transport. Or, on a élaboré une proposition de document d'approche à la gestion des risques, qui offre une indication, à savoir où le gouvernement concentrera ses activités de gestion du risque en ce qui concerne les naphtalènes polychlorés.

L'ébauche d'évaluation écologique préalable visant les naphtalènes chlorés a été publiée sur le site Web des substances chimiques et l'avis recommandant l'inscription à l'annexe 1 a été publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada*, le 18 juillet 2009, permettant de recevoir les commentaires du public durant une période de 60 jours (www.chemicalsubstanceschimiques.gc.ca/challenge-defi/naphthalenes-fra.php).

Le résumé et les conclusions des évaluations, ainsi qu'un aperçu des commentaires du public reçus au cours de la période de commentaires publics sont présentés ci-dessous.

Description des substances, résumé des évaluations et conclusion

Les naphtalènes chlorés sont caractérisés par deux anneaux benzéniques fusionnés qui sont liés à un nombre variable d'atomes de chlore. Il s'agit d'un ensemble de 75 substances réparties en huit groupes en fonction du nombre d'atomes de chlore, qui varie de un à huit. Ce sont le nombre et, dans une moins grande mesure, les positions des atomes de chlore à l'intérieur de la molécule de naphtalène chloré qui constituent les déterminants fondamentaux des propriétés physiques et chimiques des congénères des naphtalènes chlorés. Les naphtalènes chlorés qui possèdent un seul atome de chlore sont appelés naphtalènes monochlorés. L'expression « naphtalènes polychlorés » fait plus précisément référence aux naphtalènes chlorés présentant un nombre d'atomes de chlore supérieur à un (c'est-à-dire entre deux et huit atomes de chlore).

À partir d'environ 1910, on a produit des naphtalènes chlorés commercialement pour servir à différentes fins : fluides de mesure et joints d'étanchéité résistants aux produits chimiques, fluides permettant l'échange thermique, solvants spécialisés, dispersions de couleurs, additifs pour carter de moteur et ingrédients de mélanges servant à la mise au point de moteurs. La production de naphtalènes chlorés aux États-Unis a complètement cessé vers 1980[3]. Ces substances ne sont pas actuellement utilisées commercialement au Canada, aux États-Unis et dans de nombreux autres pays appartenant à l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE).

Bien que les naphtalènes chlorés ne soient plus utilisés à des fins commerciales, ils peuvent être produits de façon non intentionnelle en tant que sous-produits de différents procédés industriels mettant en cause le chlore, particulièrement en présence de chaleur. Ces processus incluent notamment l'incinération de déchets, la production de ciment et de magnésium et le raffinage des métaux. Parmi les autres sources de naphtalènes chlorés dans

[3] Programme international sur la sécurité des substances chimiques. 2001 (PISSC). Concise International Chemical Assessment Document (CICAD) No. 34, Chlorinated Naphthalenes. Organisation mondiale de la Santé, Genève.

been disposed of in landfill sites, and old industrial sites where chlorinated naphthalenes were used. Chlorinated naphthalenes can also be released to the atmosphere from domestic wood-burning, or naturally during forest fires. Chlorinated naphthalenes were likely never manufactured in Canada but were likely imported from manufacturers in the United States decades ago.

Data on environmental concentrations of chlorinated naphthalenes in Canada are limited, but these substances have been detected in several environmental samples in Canada (i.e. Arctic and urban air, water from Lake Ontario, fish and birds from the Great Lakes and environs, seals and whales from the Canadian Arctic, and Vancouver Island marmots). There is evidence of a downward trend in levels of chlorinated naphthalenes in Lake Ontario trout from 1979 to 2004. Internationally, dated sediment samples have also indicated downward trends in environmental levels of chlorinated naphthalenes.[4] This trend is not surprising, given the declining use of chlorinated naphthalenes. However, the level of chlorinated naphthalenes in the Canadian environment appears to still be relatively high due in part to continued unintentional releases and to the substances' resistance to degradation.

Ecological assessment conclusions

The number of chlorine atoms within the chlorinated naphthalene molecule impacts the physical and chemical properties of the chlorinated naphthalenes congeners and therefore the risk assessment conclusion.

Monochlorinated naphthalenes

Although monochlorinated naphthalenes may be harmful to aquatic organisms at relatively low concentrations, they have not been detected in the environment in Canada. Available evidence also indicates that monochlorinated naphthalenes are not bioaccumulative and are not persistent in the environment. Therefore, monochlorinated naphthalenes are not expected to pose a significant risk to the environment in Canada.

Polychlorinated naphthalenes

Toxicity data indicate that polychlorinated naphthalenes with two to five chlorine atoms may be harmful to aquatic organisms at relatively low concentrations. Also, polychlorinated naphthalenes with six to eight chlorine atoms were found to cause harmful effects in mammals after short-term exposure at relatively low doses. Scientific evidence also indicates that all polychlorinated naphthalenes are highly persistent in the environment and can accumulate in organisms.

Evidence that a substance is highly persistent and bioaccumulative, as defined in the *Persistence and Bioaccumulation Regulations* under CEPA 1999, taken together with potential for environmental release or formation and potential for toxicity in organisms, provides a significant indication that the substance

[4] Gewurtz, S. B., Lega, R., Crozier, P. W., Whittle, D. M., Fayez, L., Reiner, E. J., Helm, P. A., Marvin, C. H. and Tomy, G. T. 2009. "Factors influencing trends of polychlorinated naphthalenes and other dioxin-like compounds in Lake Trout (*Salvelinus Namaycush*) from Lake Ontario, North America (1979-2004)". *Environmental Toxicology and Chemistry* 28: 921–930.

l'environnement, comptons notamment les produits contenant des naphtalènes chlorés et qui ont été jetés dans des sites d'enfouissement, et d'anciens sites industriels où l'on utilisait des naphtalènes chlorés. La combustion du bois dans les maisons privées ou lors de feux de forêt peut aussi émettre des naphtalènes chlorés dans l'atmosphère. Il est probable que le Canada n'a jamais produit de naphtalènes chlorés, mais ces substances ont vraisemblablement été importées de fabricants se trouvant aux États-Unis il y a des décennies.

Les données sur les concentrations environnementales de naphtalènes chlorés au Canada sont limitées; cependant, ces substances ont été détectées dans plusieurs échantillons environnementaux au pays (par exemple dans l'air arctique et urbain, l'eau du lac Ontario, les poissons et les oiseaux des Grands Lacs et de leurs environs, les phoques et les baleines de l'Arctique canadien et les marmottes de l'île de Vancouver). Il existe des preuves d'une tendance à la baisse des niveaux de naphtalènes chlorés dans la truite du lac Ontario entre 1979 et 2004. Un peu partout dans le monde, des échantillons sédimentaires datés indiquent également des tendances à la baisse des taux de naphtalènes chlorés[4]. Si l'on considère la diminution d'utilisation de ces substances, cette évolution n'est pas surprenante. Cependant, il semble que le taux de naphtalènes chlorés dans l'environnement canadien soit relativement élevé, notamment en raison d'émissions non intentionnelles constantes et de la résistance de ces substances à la dégradation.

Conclusions de l'évaluation écologique

Le nombre d'atomes de chlore dans la molécule de naphtalène chloré a une incidence sur les propriétés physiques et chimiques des congénères de naphtalènes chlorés et, par conséquent, sur les conclusions de l'évaluation du risque.

Naphtalènes monochlorés

Les naphtalènes monochlorés peuvent être nuisibles aux organismes aquatiques à des concentrations relativement basses; cependant, on n'en a pas détecté dans l'environnement au Canada. Nous disposons également de preuves indiquant que les naphtalènes monochlorés ne sont pas bioaccumulables et ne persistent pas dans l'environnement. Par conséquent, on ne s'attend pas à ce que les naphtalènes monochlorés posent un risque significatif pour l'environnement canadien.

Naphtalènes polychlorés

Des données sur la toxicité indiquent que les naphtalènes polychlorés possédant entre deux et cinq atomes de chlore peuvent être nocifs aux organismes aquatiques à des concentrations relativement faibles. En outre, il s'est avéré que les naphtalènes polychlorés possédant entre six et huit atomes de chlore produisent des effets nuisibles chez les mammifères après une brève exposition à des doses relativement basses. Des preuves scientifiques indiquent également que les naphtalènes polychlorés sont très persistants dans l'environnement et peuvent s'accumuler dans les organismes.

Lorsqu'ils sont examinés au regard du potentiel de rejet ou de formation dans l'environnement ainsi que du potentiel de toxicité pour des organismes vivants, les indices selon lesquels une substance est très persistante et bioaccumulable en vertu du *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation* de la LCPE (1999)

[4] Gewurtz, S. B., Lega, R., Crozier, P. W., Whittle, D. M., Fayez, L., Reiner, E. J., Helm, P. A., Marvin, C. H. et Tomy, G. T. 2009. « Factors influencing trends of polychlorinated naphthalenes and other dioxin-like compounds in Lake Trout (*Salvelinus Namaycush*) from Lake Ontario, North America (1979-2004) ». *Environmental Toxicology and Chemistry*. vol. 28, p. 921-930.

may enter the environment under conditions that may have harmful long-term ecological effects. Substances that are persistent remain in the environment for a long time after being released, increasing the potential magnitude and duration of exposure. Substances that have long half-lives in air and water and partition into them in significant proportions have the potential to cause widespread contamination. Releases of small amounts of bioaccumulative substances may lead to high internal concentrations in exposed organisms. Highly bioaccumulative and persistent substances are of special concern, since they may biomagnify in food webs, resulting in very high internal exposures, especially to top predators.

Based on the information available, it is concluded that

- Polychlorinated naphthalenes are entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity as defined under paragraph 64(*a*) of CEPA 1999; and
- Monochlorinated naphthalenes are not considered to enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity or constitute or may constitute a danger to the environment on which life depends as set out in paragraphs 64(*a*) and (*b*) of CEPA 1999.

Polychlorinated naphthalenes are thus proposed for addition to Schedule 1 of CEPA 1999.

The presence of polychlorinated naphthalenes in the environment results primarily from human activity and they are persistent and bioaccumulative as per the criteria set out in the *Persistence and Bioaccumulation Regulations*, made under CEPA 1999. Therefore, they meet the criteria for implementation of virtual elimination of releases to the environment as defined under subsection 77(4).

The final ecological screening assessment report, the proposed risk management approach document and the complete responses to comments received on chlorinated naphthalenes (including polychlorinated naphthalenes) were published on July 2, 2011, and may be obtained from the Chemical Substances Web site at www.chemicalsubstances.gc.ca or from the Program Development and Engagement Division, Gatineau, Quebec K1A 0H3, 819-953-7155 (fax), substances@ec.gc.ca (email).

Alternatives

The following measures can be taken after an assessment is conducted under section 74 of CEPA 1999:

- adding the substance to the Priority Substances List for further assessment (when additional information is required to determine if a substance meets the criteria in section 64 or not);
- taking no further action in respect of the substance; or
- recommending that the substance be added to the List of Toxic Substances in Schedule 1, and, where applicable, the implementation of virtual elimination.

It has been concluded in the final ecological screening assessment report that polychlorinated naphthalenes are entering or may enter the environment in a quantity or concentration or under conditions that have or may have an immediate or long-term harmful effect on the environment or its biological diversity as defined under paragraph 64(*a*) of CEPA 1999. Adding these substances to

constituent un signal fort que la substance à l'étude peut pénétrer dans l'environnement dans des conditions de nature à avoir des effets nocifs à long terme. Les substances persistantes demeurent longtemps dans l'environnement après y avoir été rejetées, ce qui accroît l'ampleur et la durée possibles de l'exposition. Celles dont la demi-vie dans l'air et l'eau est longue et qui sont sujettes à se répartir en proportions appréciables dans ces milieux peuvent causer une contamination étendue. Par ailleurs, le rejet de faibles quantités de substances bioaccumulables peut donner lieu à des concentrations élevées de ces substances dans les organismes exposés. Les substances fortement bioaccumulables et persistantes sont particulièrement préoccupantes en raison de la bioamplification possible dans les réseaux trophiques, ce qui peut entraîner une exposition interne très élevée en particulier chez les prédateurs des niveaux trophiques supérieurs.

L'information dont nous disposons nous permet de conclure que :

- les naphtalènes polychlorés pénètrent ou peuvent pénétrer dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique au sens de l'alinéa 64*a*) de la LCPE (1999);
- les naphtalènes monochlorés ne pénètrent pas dans l'environnement en une quantité ou concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique ou à constituer un danger pour l'environnement dont dépend la vie, au sens des alinéas 64*a*) et *b*) de la LCPE (1999).

Il est donc proposé d'inscrire les naphtalènes polychlorés à l'annexe 1 de la LCPE (1999).

La présence de naphtalènes polychlorés dans l'environnement résulte principalement de l'activité humaine et ils sont persistants et bioaccumulables selon les critères indiqués dans le *Règlement sur la persistance et la bioaccumulation* de la LCPE (1999). Par conséquent, ils se conforment aux critères de mise en œuvre de la quasi-élimination des rejets dans l'environnement comme cela est défini au paragraphe 77(4).

Le rapport final d'évaluation écologique préalable, l'approche de gestion des risques proposée et les réponses complètes aux commentaires reçus sur les naphtalènes chlorés (y compris les naphtalènes polychlorés) ont été publiés le 2 juillet 2011 et peuvent être obtenus sur le site Web portant sur les substances chimiques à l'adresse www.substanceschimiques.gc.ca, ou auprès de la Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, Gatineau (Québec) K1A 0H3, 819-953-7155 (télécopieur), substances@ec.gc.ca (courriel).

Solutions envisagées

Après une évaluation menée en vertu de l'article 74 de la LCPE (1999), il est possible de prendre l'une des mesures suivantes :

- inscrire la substance sur la Liste des substances d'intérêt prioritaire (lorsque des renseignements supplémentaires sont nécessaires pour déterminer si une substance répond ou non aux critères énoncés à l'article 64);
- ne rien faire à l'égard de la substance;
- recommander son inscription sur la Liste des substances toxiques de l'annexe 1 de la Loi et, s'il y a lieu, mettre en œuvre sa quasi-élimination.

Il est conclu dans le rapport final d'évaluation écologique préalable que les naphtalènes polychlorés entrent ou peuvent entrer dans l'environnement en une quantité, à une concentration ou dans des conditions de nature à avoir, immédiatement ou à long terme, un effet nocif sur l'environnement ou sur la diversité biologique au sens de l'alinéa 64*a*) de la LCPE (1999). L'ajout de

Schedule 1, which will enable the development of regulations or other risk management instruments, is therefore the best option.

Benefits and costs

Adding these substances to Schedule 1 enables the Ministers to develop a proposed regulation or instrument to manage environmental risks posed by these substances. The Ministers will assess costs and benefits and consult with the public and other stakeholders during the development of these risk management proposals.

Consultation

On July 18, 2009, the Ministers published a summary of the ecological assessment for chlorinated naphthalenes in the *Canada Gazette*, Part I, for a 60-day public comment period. The risk management scope document was also released on the same date, outlining the preliminary options being examined for the management of polychlorinated naphthalenes. Prior to this publication, Environment Canada and Health Canada informed the governments of the provinces and territories through the CEPA National Advisory Committee (NAC) of the release of the Screening Assessment report, the risk management scope document, and the public comment period mentioned above. No comments were received from CEPA NAC.

During the 60-day public comment period, a total of three submissions were received from industry associations. All comments were considered in developing the final assessment.

Comments were also received on the risk management scope document. They were considered when developing the proposed risk management approach document, which is also subject to a 60-day public comment period.

Below is a summary of comments received pertaining to the risk assessment conclusion, as well as responses to these comments. The complete responses to comments received may be obtained at the Web site, address or fax number or email address previously listed.

Comment: One chemical industry association observed that some literature indicates that generation of the chlorinated naphthalene compounds depends on the temperature. In a well-operated cement oven with operating temperatures from 900°C to 1 800°C, it is likely that the chlorinated naphthalene compounds that will be generated will then be destroyed within the cement oven itself, and only weakly chlorinated (and less persistent) compounds will be released by cement manufacturing operations, thus posing no risk to the environment or human health.

Response: Chlorinated naphthalenes are produced unintentionally as a by-product of many industrial processes involving chlorine atoms. The amount of chlorinated naphthalenes released into the environment from these sources has not been well characterized. The operating temperatures do not destroy all polychlorinated naphthalenes unintentionally formed during the manufacturing process, and polychlorinated naphthalenes can be emitted to the environment. Also, in the cement manufacturing process, fine particles are swept along to the facility's particulate matter control train where the cement oven dust is captured in the dust collector. The cement oven dust can be problematic if it contains polychlorinated naphthalenes. The cement kiln dust may be managed by either introduction into cement products or it may be disposed at a provincially licensed landfill. Landfills accepting

ces substances à l'annexe 1, ce qui permettra l'élaboration de règlements ou d'instruments de gestion du risque, constitue donc le meilleur choix.

Avantages et coûts

L'inscription de ces substances à l'annexe 1 permet aux ministres d'établir une réglementation ou d'autres instruments proposés pour gérer les risques écologiques que présentent ces substances. Au cours de l'établissement de ces mesures proposées, les ministres évalueront les coûts et les bénéfices et consulteront le public et d'autres parties intéressées.

Consultation

Le 18 juillet 2009, les ministres ont publié dans la Partie I de la *Gazette du Canada* un résumé de l'évaluation écologique réalisée sur les naphtalènes chlorés. La population a eu 60 jours pour émettre des commentaires. Le même jour, a été publié un document présentant le cadre de gestion des risques, mettant en évidence les options préliminaires examinées pour la gestion des naphtalènes polychlorés. Préalablement, Environnement Canada et Santé Canada ont informé les gouvernements des provinces et des territoires, par l'intermédiaire du Comité consultatif national (CCN) de la LCPE, de la publication de ce rapport d'évaluation préalable, du document sur le cadre de gestion des risques ainsi que de la période de consultation publique susmentionnée. Le Comité consultatif national de la LCPE n'a fait part d'aucun commentaire.

Au cours de la période de 60 jours, on a reçu trois commentaires de diverses associations de l'industrie. Tous les commentaires ont été considérés dans l'élaboration de l'évaluation finale.

Des commentaires ont également été reçus au sujet du document sur le cadre de gestion des risques. Ces avis ont été considérés dans l'élaboration des approches de gestion des risques proposées, lesquelles feront aussi l'objet d'une période de commentaires publics de 60 jours.

Figurent ci-dessous un résumé des commentaires reçus sur les conclusions de l'évaluation des risques, ainsi que des réponses à ces commentaires. Il est possible d'obtenir les réponses complètes aux commentaires reçus sur le site Web, par la poste, par télécopieur ou par courriel, aux coordonnées ci-dessus.

Commentaire : Une association de l'industrie des produits chimiques fait remarquer que, selon certains documents, la formation de composés de naphtalènes chlorés dépend de la température. Dans un four à ciment bien utilisé, à des températures situées entre 900 °C et 1 800 °C, il est probable que les composés de naphtalènes chlorés qui sont générés seront détruits dans le four lui-même et que seuls des composés à faible teneur en chlore (et moins persistants) seront émis par les activités de fabrication du ciment, ce qui ne pose aucun risque à l'environnement ou à l'être humain.

Réponse : Des naphtalènes chlorés sont produits de façon non intentionnelle en tant que sous-produits de plusieurs processus industriels impliquant des atomes de chlore. La quantité de naphtalènes chlorés émise dans l'environnement à partir de ces sources n'a pas été clairement déterminée. Les températures de fonctionnement ne détruisent pas tous les naphtalènes polychlorés générés de façon non intentionnelle au cours du processus manufacturier, et ces produits peuvent être émis dans l'environnement. En outre, pendant la fabrication du ciment, de fines particules sont dirigées vers le système de contrôle de la matière particulaire des installations, où elles sont capturées. Or, la poussière de ciment provenant du four à ciment peut être source de problèmes si elle contient des naphtalènes polychlorés. Il est possible de gérer la poussière issue des fours à ciment, soit en l'introduisant dans des

cement kiln dust, as part of their operating permits, are typically required to be lined and ground water in its vicinity to be monitored.

Comment: One chemical industry association mentioned that the true current balance of naturally occurring versus anthropogenic levels of chlorinated naphthalenes has not been clearly established, particularly, those quantities arising from non-industrial combustion sources are poorly characterized. Without this balance, for substances which were never manufactured in Canada and which are not currently in commercial use in the country, their designation for virtual elimination is of questionable value.

Response: Chlorinated naphthalenes were never manufactured in Canada and are not currently in commercial use. The presence of these substances results primarily from historical uses and past and current unintentional releases from industrial and non-industrial sources. Studies are under way to better characterize the incidental production of chlorinated naphthalenes, and possible management options will be based on results of these studies. Virtual elimination aims to reduce to non-measureable levels the releases of persistent, bioaccumulative and toxic substances, such as polychlorinated naphthalenes, resulting from human activity.

Comment: One chemical industry association noted that a recent study found an eightfold decline of polychlorinated naphthalenes in piscivorous fish in Lake Ontario which represents a valuable indication of a decline of polychlorinated naphthalenes levels in the Canadian environment and an indication that levels in Canadian aquatic wildlife have declined substantially. Such downward trends should reduce the "weight" of older monitoring data in the CEPA evaluation.

Response: Environment Canada emphasizes that the aforementioned study also found that concentrations of chlorinated naphthalenes in fish tissue are declining, but the decline is congener specific and the authors suggest that chlorinated naphthalene concentrations in lake trout may still be relatively high. A downward trend in ambient concentrations would not be surprising, given the declining uses of these substances. However, the level of chlorinated naphthalenes in the environment appears to still be relatively high — perhaps in part due to continued unintentional releases (e.g. from incineration which is a principal source of concern). Also, polychlorinated naphthalenes are persistent and bioaccumulative. A discussion of this issue has been added to the screening assessment report.

Implementation, enforcement and service standards

The proposed Order would add all polychlorinated naphthalenes to Schedule 1 of CEPA 1999, thereby allowing the Ministers to meet their obligation to publish proposed regulations or other management instruments no later than July 2, 2013, and finalize them no later than January 2, 2015. Developing an implementation plan, a compliance strategy or establishing service standards are not considered necessary without any specific risk management proposals. An appropriate assessment of implementation, compliance and enforcement will be undertaken during the development of a proposed regulation or control instrument(s) respecting preventive or control actions for polychlorinated naphthalenes.

produits à base de ciment ou en l'éliminant dans les sites d'enfouissement provinciaux possédant un permis. Les décharges accréditées pour recevoir la poussière de ciment doivent être munies d'un revêtement, et les eaux souterraines se trouvant à proximité devront être surveillées.

Commentaire : Une association de l'industrie des produits chimiques mentionne que le rapport actuel réel entre les quantités de naphtalènes chlorés d'origine humaine et celles qui apparaissent de façon naturelle n'a pas été clairement établi, notamment pour les quantités qui proviennent de sources de combustion non industrielle. Sans la connaissance de ce rapport, demander la quasi-élimination de substances qui n'ont jamais été fabriquées au Canada et qui n'y sont pas utilisées de manière commerciale présente une valeur discutable.

Réponse : Les naphtalènes chlorés n'ont jamais été fabriqués au Canada et n'y sont pas actuellement utilisés commercialement. La présence de ces substances résulte principalement d'une utilisation historique et d'émissions non intentionnelles passées et courantes provenant de sources industrielles et non industrielles. Des études sont en cours afin de mieux caractériser la production indirecte de naphtalènes chlorés, et leurs résultats serviront à déterminer des modes de gestion possibles. Le but de la quasi-élimination est de réduire à des niveaux non mesurables les émissions de substances persistantes, bioaccumulatives et toxiques, comme les naphtalènes polychlorés, résultant de l'activité humaine.

Commentaire : Une association de l'industrie des produits chimiques fait remarquer qu'une étude récente constate huit fois moins de naphtalènes polychlorés dans les poissons piscivores du lac Ontario qu'auparavant, ce qui constitue une indication précieuse de la baisse des naphtalènes polychlorés dans l'environnement canadien et un indice que les taux de ces substances dans la faune aquatique canadienne ont diminué de manière substantielle. De telles tendances à la baisse devraient réduire le « poids » des anciennes données de contrôle dans l'évaluation de la LCPE.

Réponse : Environnement Canada insiste sur le fait que, selon l'étude susmentionnée, bien que les concentrations de naphtalènes chlorés dans les tissus des poissons déclinent, cette baisse est dépendante du congénère examiné. De plus, les auteurs laissent entendre que les concentrations de naphtalènes chlorés dans le touladi peuvent encore être relativement hautes. Une tendance à la baisse des concentrations ambiantes ne serait pas surprenante, étant donné l'utilisation également à la baisse de ces substances. Cependant, la quantité de naphtalènes chlorés dans l'environnement semble être encore relativement élevée, peut-être en raison notamment des émissions non intentionnelles permanentes (par exemple par incinération, qui est une principale source d'inquiétude). En outre, les naphtalènes polychlorés sont persistants et bioaccumulables. Un examen de cette question a été ajouté au rapport d'évaluation préalable.

Mise en œuvre, application et normes de service

Le décret proposé ajouterait tous les naphtalènes polychlorés à l'annexe 1 de la LCPE (1999), permettant ainsi aux ministres de répondre à leur obligation de publier les règlements ou autres instruments proposés au plus tard le 2 juillet 2013, et de les mettre au point au plus tard le 2 janvier 2015. En l'absence de propositions particulières de gestion du risque, on ne considère pas nécessaire d'élaborer un plan de mise en œuvre, une stratégie de conformité ou des normes de service. Le gouvernement entreprendra une évaluation appropriée de la mise en œuvre, de la conformité et de l'application pendant l'élaboration d'un règlement ou d'instruments de contrôle proposés qui s'appliquent aux mesures de prévention ou de contrôle à l'égard des naphtalènes polychlorés.

Contacts

David Morin
Executive Director
Program Development and Engagement Division
Environment Canada
Gatineau, Quebec
K1A 0H3

Substances Management Information Line
Telephone: 1-800-567-1999 (toll free in Canada)
Telephone: 819-953-7156 (outside of Canada)
Fax: 819-953-7155
Email: substances@ec.gc.ca

Tina Green
Director
Risk Management Bureau
Health Canada
Ottawa, Ontario
K1A 0K9
Telephone: 613-948-2585
Fax: 613-952-8857
Email: tina.green@hc-sc.gc.ca

Personnes-ressources

David Morin
Directeur exécutif
Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes
Environnement Canada
Gatineau (Québec)
K1A 0H3

Ligne d'information de la gestion des substances
Téléphone : 1-800-567-1999 (sans frais au Canada)
Téléphone : 819-953-7156 (extérieur du Canada)
Télécopieur : 819-953-7155
Courriel : substances@ec.gc.ca

Tina Green
Directrice
Bureau de gestion du risque
Santé Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 0K9
Téléphone : 613-948-2585
Télécopieur : 613-952-8857
Courriel : tina.green@hc-sc.gc.ca

PROPOSED REGULATORY TEXT

Notice is hereby given, pursuant to subsection 332(1)[a] of the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[b], that the Governor in Council, on the recommendation of the Minister of the Environment and the Minister of Health, pursuant to subsection 90(1) of that Act, proposes to make the annexed *Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999*.

Any person may, within 60 days after the date of publication of this notice, file with the Minister of the Environment comments with respect to the proposed Order or a notice of objection requesting that a board of review be established under section 333 of that Act and stating the reasons for the objection. All comments and notices must cite the *Canada Gazette*, Part I, and the date of publication of this notice, and be sent by mail to the Executive Director, Program Development and Engagement Division, Department of the Environment, Gatineau, Quebec K1A 0H3, by fax to 819-953-7155 or by email to substances@ec.gc.ca.

A person who provides information to the Minister of the Environent may submit with the information a request for confidentiality under section 313 of that Act.

Ottawa, July 29, 2011

JURICA ČAPKUN
Assistant Clerk of the Privy Council

PROJET DE RÉGLEMENTATION

Avis est donné, conformément au paragraphe 332(1)[a] de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[b], que le gouverneur en conseil, sur recommandation du ministre de l'Environnement et de la ministre de la Santé et en vertu du paragraphe 90(1) de cette loi, se propose de prendre le *Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*, ci-après.

Les intéressés peuvent présenter au ministre de l'Environnement, dans les soixante jours suivant la date de publication du présent avis, leurs observations au sujet du projet de décret ou un avis d'opposition motivé demandant la constitution de la commission de révision prévue à l'article 333 de cette loi. Ils sont priés d'y citer la *Gazette du Canada* Partie I, ainsi que la date de publication, et d'envoyer le tout par la poste au directeur exécutif, Division de la mobilisation et de l'élaboration de programmes, ministère de l'Environnement, Gatineau (Québec) K1A 0H3, par télécopieur au 819-953-7155 ou par courriel à substances@ec.gc.ca.

Quiconque fournit des renseignements au ministre peut en même temps présenter une demande de traitement confidentiel aux termes de l'article 313 de cette loi.

Ottawa, le 29 juillet 2011

Le greffier adjoint du Conseil privé
JURICA ČAPKUN

[a] S.C. 2004, c. 15, s. 31
[b] S.C. 1999, c. 33

[a] L.C. 2004, ch. 15, art. 31
[b] L.C. 1999, ch. 33

ORDER ADDING TOXIC SUBSTANCES TO SCHEDULE 1 TO THE CANADIAN ENVIRONMENTAL PROTECTION ACT, 1999

AMENDMENT

1. Schedule 1 to the *Canadian Environmental Protection Act, 1999*[1] is amended by adding the following:

Polychlorinated naphthalenes, which have the molecular formula $C_{10}H_{8-n}Cl_n$ in which "n" is greater than 1

COMING INTO FORCE

2. This Order comes into force on the day on which it is registered.

[32-1-o]

DÉCRET D'INSCRIPTION DE SUBSTANCES TOXIQUES À L'ANNEXE 1 DE LA LOI CANADIENNE SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (1999)

MODIFICATION

1. L'annexe 1 de la *Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)*[1] est modifiée par adjonction de ce qui suit :

Naphtalènes polychlorés, dont la formule moléculaire est $C_{10}H_{8-n}Cl_n$ où « n » est plus grand que 1

ENTRÉE EN VIGUEUR

2. Le présent décret entre en vigueur à la date de son enregistrement.

[32-1-o]

[1] S.C. 1999, c. 33

[1] L.C. 1999, ch. 33

INDEX

Vol. 145, No. 32 — August 6, 2011

(An asterisk indicates a notice previously published.)

COMMISSIONS

Canadian International Trade Tribunal
Furniture — Inquiry ... 2588
Notice No. HA-2011-008 — Appeal ... 2588
Canadian Radio-television and Telecommunications Commission
Decisions
2011-440, 2011-441 and 2011-444 to 2011-450 ... 2590
* Notice to interested parties ... 2589
Part 1 applications ... 2589
NAFTA Secretariat
Citric acid and certain citrate salts from Canada — Completion of panel review ... 2591
National Energy Board
TransCanada Power Marketing Ltd. — Application to export electricity to the United States ... 2592
Public Service Commission
Public Service Employment Act
Permission and leave granted (Houle, Emmanuel) ... 2593

GOVERNMENT NOTICES

Bank of Canada
Statement
Statement of financial position as at June 30, 2011 ... 2585
Environment, Dept. of the
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Permit No. 4543-2-03501 ... 2540
Permit No. 4543-2-03537 ... 2542
Permit No. 4543-2-04378 ... 2544
Kyoto Protocol Implementation Act
Notice of publication of the National Round Table on the Environment and the Economy's advice on "A Climate Change Plan for the Purposes of the Kyoto Protocol Implementation Act — 2011" ... 2546
Health, Dept. of
Food and Drugs Act
Food and Drug Regulations — Amendments ... 2546
Public Safety and Emergency Preparedness, Dept. of
Criminal Code
Revocation of designation as fingerprint examiner ... 2548
Superintendent of Financial Institutions, Office of the
Bank Act
Approval to have a financial establishment in Canada ... 2584
Transport, Dept. of
Aeronautics Act
Interim Order No. 9 Respecting Private Operators ... 2548

MISCELLANEOUS NOTICES

* Arch Insurance Company, application to establish an insurance company ... 2595
Canada's Fruit & Veg Tech X-Change Inc., relocation of head office ... 2595
CANADIAN ASSOCIATION OF OMEGA 3 MANUFACTURERS, relocation of head office ... 2595
* CT Financial Assurance Company, letters patent of continuance ... 2596
Ducks Unlimited Canada, fish screens on causeway in Fish Creek, Man. ... 2598
Ducks Unlimited Canada, various works in Cram Creek, Man. ... 2596
Ducks Unlimited Canada, various works in Crooked Creek, Man. ... 2597
Ducks Unlimited Canada, various works in Deep Creek, Man. ... 2597
Ducks Unlimited Canada, various works in Waterhen Creek, Man. ... 2598
Goulbourn Soccer Club, surrender of charter ... 2599
Kingston and Pembroke Railway Company (The), annual general meeting ... 2599
Lake Erie and Northern Railway Company (The), annual general meeting ... 2599
Manitoba and North Western Railway Company of Canada, annual general meeting ... 2599
Montreal and Atlantic Railway Company (The), annual general meeting ... 2600
ŒUVRES OBLATES DE L'ONTARIO (LES), relocation of head office ... 2600
Ortho-Bionomy Association of Canada, relocation of head office ... 2600
* Partner Reinsurance Europe Limited, release of assets ... 2601
Scotia Mortgage Corporation and Maple Trust Company, letters patent of amalgamation ... 2601
Telecommunications Executive Management Institute of Canada, surrender of charter ... 2602

ORDERS IN COUNCIL

Transport, Dept. of
Aeronautics Act
Interim Order No. 9 Respecting Private Operators ... 2603

PARLIAMENT

House of Commons
* Filing applications for private bills (First Session, Forty-First Parliament) ... 2587

PROPOSED REGULATIONS

Canada Border Services Agency
Immigration and Refugee Protection Act
Regulations Amending the Immigration and Refugee Protection Regulations ... 2605
Environment, Dept. of the, and Dept. of Health
Canadian Environmental Protection Act, 1999
Export of Substances on the Export Control List Regulations ... 2616
Order Adding Toxic Substances to Schedule 1 to the Canadian Environmental Protection Act, 1999 ... 2635

INDEX

Vol. 145, n° 32 — Le 6 août 2011

(L'astérisque indique un avis déjà publié.)

AVIS DIVERS

ASSOCIATION CANADIENNE DES FABRICANTS
OMÉGA 3, changement de lieu du siège social 2595
* Assurance Financière CT (L'), lettres patentes de prorogation..... 2596
Canada's Fruit & Veg Tech X-Change Inc., changement de lieu du siège social 2595
Canards Illimités Canada, divers ouvrages dans le ruisseau Cram (Man.) 2596
Canards Illimités Canada, divers ouvrages dans le ruisseau Crooked (Man.)..... 2597
Canards Illimités Canada, divers ouvrages dans le ruisseau Deep (Man.)..... 2597
Canards Illimités Canada, divers ouvrages dans le ruisseau Waterhen (Man.)..... 2598
Canards Illimités Canada, grilles à poissons sur le pont-jetée dans le ruisseau Fish (Man.) 2598
Chemin de fer du Lac Érié et du Nord (Le), assemblée générale annuelle 2599
* Compagnie d'assurance Arch, demande de constitution d'une société d'assurances..... 2595
Compagnie du chemin de fer de Kingston à Pembroke, assemblée générale annuelle 2599
Compagnie du chemin de fer de Montréal à l'Atlantique, assemblée générale annuelle 2600
Compagnie du chemin de fer du Manitoba et du Nord-Ouest du Canada, assemblée générale annuelle 2599
Goulbourn Soccer Club, abandon de charte 2599
Institut des Cadres Supérieurs en Gestion des Télécommunications du Canada, abandon de charte 2602
ŒUVRES OBLATES DE L'ONTARIO (LES), changement de lieu du siège social..... 2600
Ortho-Bionomy Association of Canada, changement de lieu du siège social..... 2600
* Partner Reinsurance Europe Limited, libération d'actif 2601
Société Hypothécaire Scotia et Compagnie Maple Trust, lettres patentes de fusion..... 2601

AVIS DU GOUVERNEMENT

Banque du Canada
Bilan
État de la situation financière au 30 juin 2011 2586
Environnement, min. de l'
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Permis n° 4543-2-03501 2540
Permis n° 4543-2-03537 2542
Permis n° 4543-2-04378 2544
Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto
Avis de publication des conseils de la Table ronde nationale sur l'environnement et l'économie sur le « Plan sur les changements climatiques pour la Loi de mise en œuvre du Protocole de Kyoto — 2011 »..... 2546
Santé, min. de la
Loi sur les aliments et drogues
Règlement sur les aliments et drogues — Modifications 2546
Sécurité publique et de la Protection civile, min. de la
Code criminel
Révocation de nomination à titre de préposé aux empreintes digitales..... 2548
Surintendant des institutions financières, bureau du
Loi sur les banques
Agrément relatif aux établissements financiers au Canada..... 2584
Transports, min. des
Loi sur l'aéronautique
Arrêté d'urgence n° 9 visant les exploitants privés 2548

COMMISSIONS

Commission de la fonction publique
Loi sur l'emploi dans la fonction publique
Permission et congé accordés (Houle, Emmanuel)..... 2593
Conseil de la radiodiffusion et des télécommunications canadiennes
* Avis aux intéressés 2589
Décisions
2011-440, 2011-441 et 2011-444 à 2011-450..... 2590
Demandes de la partie 1..... 2589
Office national de l'énergie
TransCanada Power Marketing Ltd. — Demande visant l'exportation d'électricité aux États-Unis..... 2592
Secrétariat de l'ALÉNA
Acide citrique et certains sels de citrate du Canada — Fin de la révision par un groupe spécial..... 2591
Tribunal canadien du commerce extérieur
Ameublement — Enquête..... 2588
Avis n° HA-2011-008 — Appel..... 2588

DÉCRETS

Transports, min. des
Loi sur l'aéronautique
Arrêté d'urgence n° 9 visant les exploitants privés 2603

PARLEMENT

Chambre des communes
* Demandes introductives de projets de loi privés (Première session, quarante et unième législature) 2587

RÈGLEMENTS PROJETÉS

Agence des services frontaliers du Canada
Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés
Règlement modifiant le Règlement sur l'immigration et la protection des réfugiés..... 2605
Environnement, min. de l', et min. de la Santé
Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)
Décret d'inscription de substances toxiques à l'annexe 1 de la Loi canadienne sur la protection de l'environnement (1999)..... 2635
Règlement sur l'exportation des substances figurant à la Liste des substances d'exportation contrôlée 2616

MAIL POSTE
Canada Post Corporation / Société canadienne des postes
Postage paid / Port payé
Lettermail / Poste-lettre
6627609
OTTAWA

If undelivered, return COVER ONLY to:
Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En cas de non-livraison,
retourner cette COUVERTURE SEULEMENT à :
Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

Available from Publishing and Depository Services
Public Works and Government Services Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5

En vente : Les Éditions et Services de dépôt
Travaux publics et Services gouvernementaux Canada
Ottawa, Canada K1A 0S5